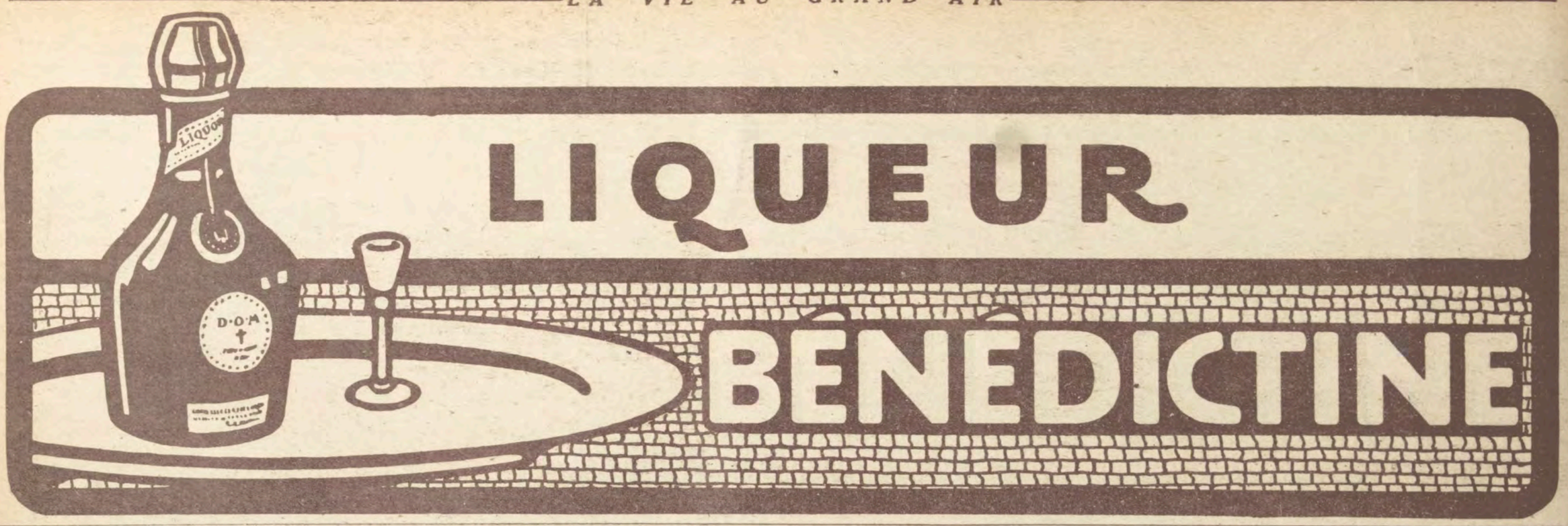
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

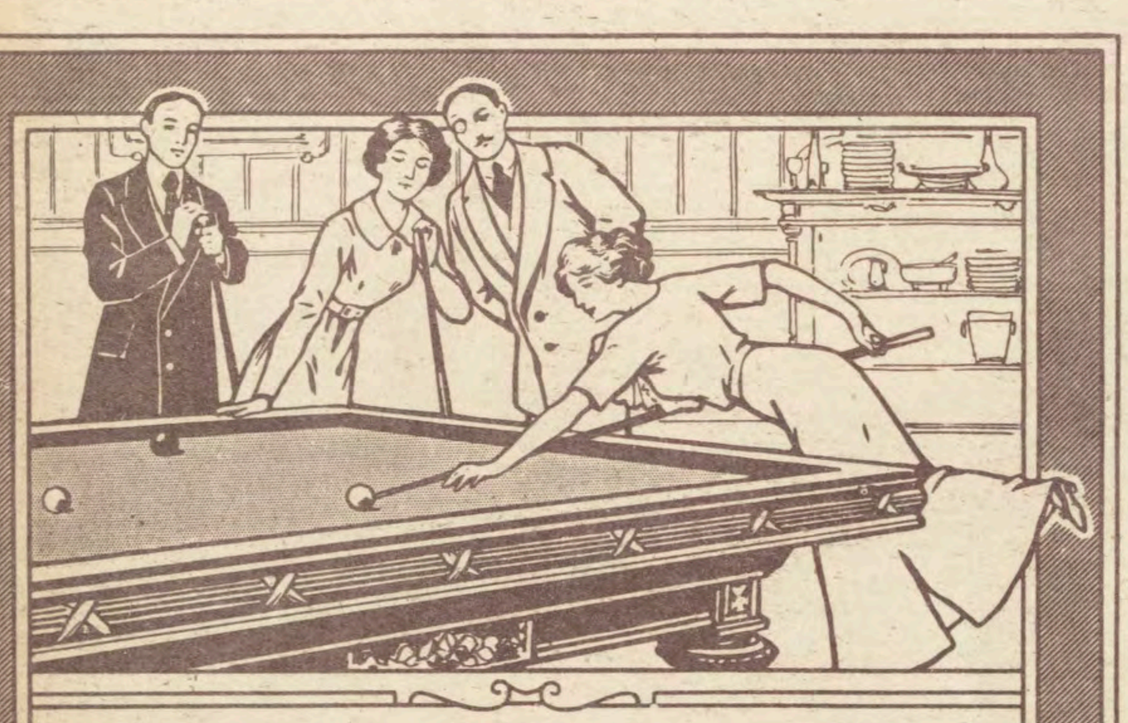
VIE AU GRAND AIR

LES CROISADES MODERNES

A gauche, Jules Védrines qui le premier vola de Paris au Caire. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière).
A droite, Marc Bonnier qui réussit le même voyage avec un passager. (Les deux aviateurs avaient un moteur Gnôme, magnéto Bosch.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



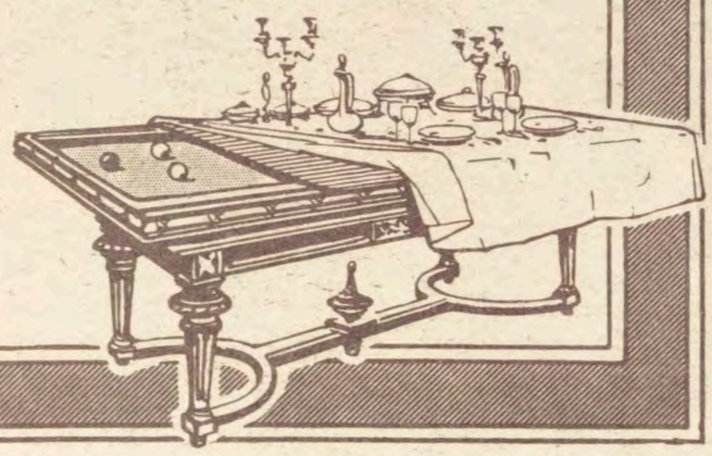


Aucun Appartement de Paris
n'est trop petit pour contenir une

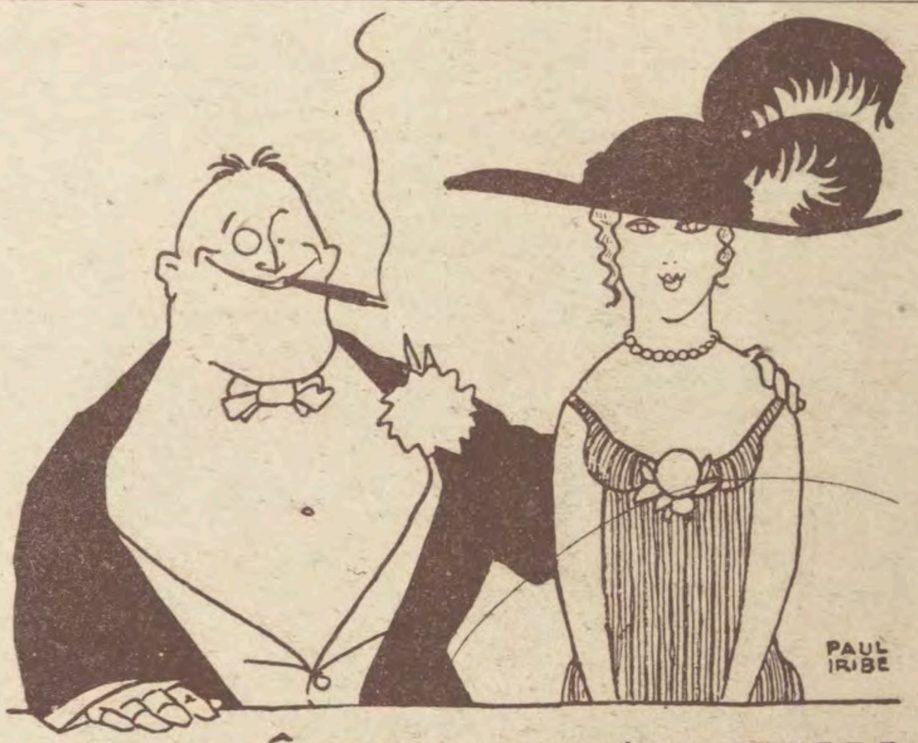
TABLE-BILLARD BRUNSWICK

permettant de transformer en cinq minutes n'importe quelle

SALLE à MANGER
en SALLE de BILLARD



Compagnie
Brunswick Française
2, rue des Italiens
(Grands Boulevards)
PARIS



POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
MAXIMA achète
BIJOUX, DIAMANTS, PERLES
au **MAXIMUM**
Reconnaissances : au mieux

PAIE DE GROS PRIX
AUTOS DE MARQUE
AYANT MOINS DE 2 ANS DE DATE

TÉLÉPH. 114-50 — 1bis Boulevard des ITALIENS — 2e ÉTAGE

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, r. Hautefeuille, Paris (VIe)
Paris, Province, Etranger

Appareil de suspension évitant toute secousse.
Personnel choisi.
:: TÉLÉPHONE : 818-67 :::
(Jour et nuit)

SUSPENSOIR MILLER
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 5
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVAL
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARIC
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PA

Lire dans **Fermes et Châteaux** du 1er Jan
Le Chien de contre-braconnag
Par Georges BENOIST

COLLECTION ILLUSTRÉE " SPORTS-BIBLIOTHÈQUE "

BROCHÉ
6 francs

LES SPORTS D'HIVER
par MAGNUS et R. DE LA FRÉGEOLIÈRE
PIERRE LAFITTE ET Cie

CARTONNÉ
7 francs

Bougie Standard

CYCLES ALGOR
44, Avenue de la République, PARIS
Fournitures générales pour cycles
Réparations en tous genres
ARTICLES POUR SPORTS
CATALOGUE FRANCO

Les Meilleurs Cycles du Monde sont ceux de la
ROYALTY CYCLES - SÉRIES Guidons Réversibles **ROYALTY**
Marque déposée — Marque déposée
L. PRÉVOST & CIE
75, Rue Gide, 75, LEVALLOIS-PERRET

CYCLES et MOTOCYCLETTES
NEUF et OCCASION
REPARATIONS et GARAGE
HARRANGER Construc Méca
33, Boulevard Pasteur PARI

17e Annee — N°799. Le Numéro : 50 Centimes. EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70 10 Janvier 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 23 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

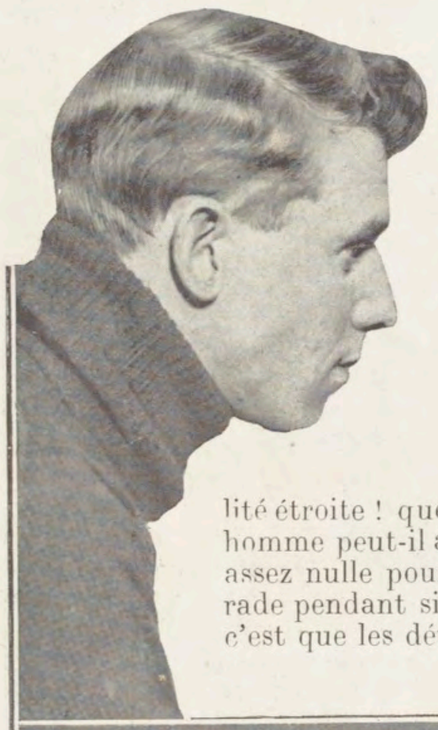
LE MATCH FRANCE-IRLANDE (1)

Le 1er janvier, au Parc des Princes, s'est joué le sixième match entre les équipes sélectionnées de France et d'Irlande. Après avoir dominé pendant plus de la moitié de la partie, nos hommes fléchirent brusquement, si bien que les Irlandais purent combler leur retard et même prendre l'avantage. Ils gagnèrent par 8 points contre 6.

(1) Voir pages 25, 26 et 27.

LE DÉPART DES PREMIERS SIX JOURS DE PARIS

C'est en 1913 que, pour la première fois, Paris se décida à organiser une épreuve de Six Jours. Cette tentative remporta le plus vif succès et le lot n'était pourtant pas comparable à celui de cette année.



AVANT LES SIX JOURS

PAR LUCIEN PETIT-BRETON

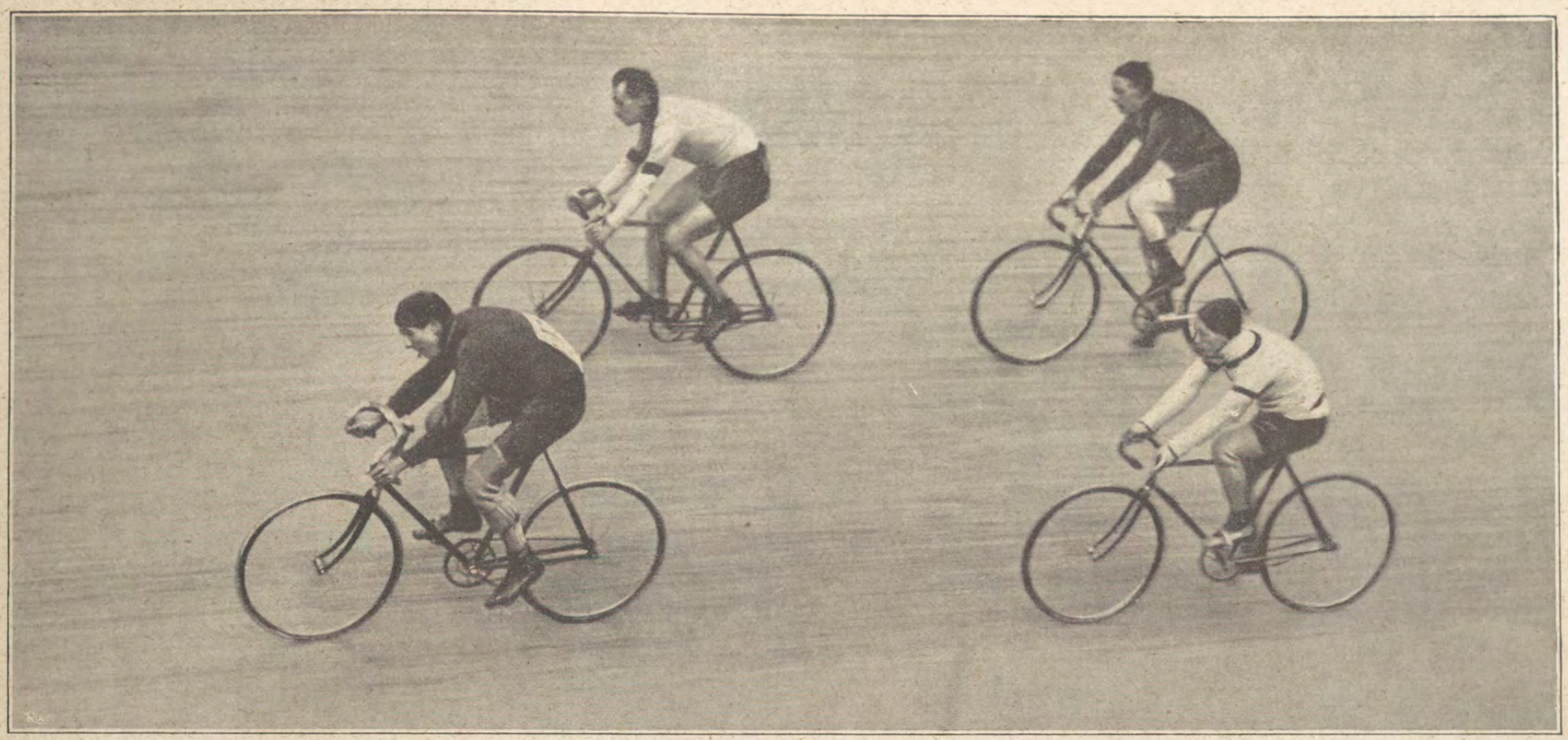
APRÈS-DEMAIN, une nouvelle fois, je prendrai le départ dans une course de six jours. Je vois ce que vont dire certains lecteurs : « Quelle mentalité étroite ! quelle stupidité ! s'écrieront-ils. Comment un homme peut-il avoir les sens assez annihilés, l'intelligence assez nulle pour avoir l'audace de tourner avec un camarade pendant six jours et six nuits ! » Ce qui me console, c'est que les détracteurs du sport sont toujours ceux que l'élite considère comme des inutiles et des rétrogrades. Non, je vous l'affirme, les quarante coureurs qui, dans deux jours, s'élanceront sur la piste du Palais des Sports pour y tourner jusqu'au dimanche, ne sont pas forcément des imbéciles et des brutes. Certes, parmi nous, il en est qui ne sont pas des lumières, mais prenez quarante personnes dans n'importe quel métier et je crois que vous ne trouverez pas que des hommes écla-

GOULLET, VAINQUEUR DE 1913

Les vainqueurs de 1913 furent Goullet et Fogler, plus habitués et plus prudents que les coureurs européens. En haut, Goullet, qui fera équipe avec Grenda.

FOGLER, VAINQUEUR DE 1913

Fogler, qui faisait équipe avec Goullet en 1913, à Paris, gagna avec le même coureur à New-York. En haut, Fogler qui fera équipe avec Moran, à Paris.



PENDANT LES SIX JOURS DE PARIS

On ne se figure pas les émotions que procure une course de Six Jours : pendant 144 heures, les démarrages se succèdent, les incidents se multiplient, les coups de théâtre se précipitent et le spectateur est toujours angoissé par le travail incessant fourni par les courageux concurrents. Notre cliché représente Germain de la Flèche, Petit-Breton, Walthour et Crupelandt dans un virage.

tants. Je serais heureux que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* voulussent bien se rendre compte que dans toute dépense musculaire, quelle qu'elle soit, l'esprit prend toujours une place prépondérante. C'est lui qui fait agir les membres et dans les Six Jours comme dans le Bol d'Or, dans le Tour de France, comme dans Bordeaux-Paris, la victoire reviendra rarement à un « crétin ». Il faut être toujours tacticien et qui dit tacticien dit intelligent.

Ce plaidoyer *pro domo* était nécessaire au début d'un article sur les Six Jours, car je suis d'avis que ceux qui ne connaissent pas le sport n'ont pas tout à fait tort de nous prendre pour des « piqués ». Et pourtant, qu'ils viennent nous voir à l'œuvre, qu'ils aient l'occasion de causer avec nous et ils s'apercevront que le sixième jour nous ne sommes pas plus anéantis que le premier.

Une course de six jours n'est pas, en effet, une épreuve, à proprement parler, vraiment fatigante. Certes, nous ne sommes pas toujours aussi frais que nous pourrions le désirer. Il y a des moments où nous fournissons des efforts particulièrement durs, mais un léger repos après un vigoureux massage nous remet en parfait état. Et comme je préfère les démarrages successifs d'une course de 144 heures, au maximum d'intensité musculaire donné pendant les 24 heures d'un Bol d'Or !

Je crois que le Palais des Sports, qui avait remporté un succès l'an dernier avec sa première épreuve de Six Jours, connaîtra un triomphe complet cette année. Jamais en effet semblables équipes ne furent réunies. Il n'est pas un champion qui ne soit inscrit et je m'empresse avant tout de rendre hommage à la parfaite sportivité des organisateurs.

UN LOT DE CHAMPIONS INVRAISEMBLABLE

Au point de vue international, on ne pouvait trouver mieux. Des Australiens, des Américains, des Italiens, des Allemands, des Belges, un Suisse, rien n'y manque. Goullet, Fogler, vainqueurs des Six Jours de New-York ; J. Clarke, Moran, Root, Grenda, voilà pour les hommes d'Outre-Atlantique. Parmi les Européens, tous les champions du sprint : Rutt, Hourlier, Poulain, mon co-équipier dont je suis si heureux, Verri, Dupré, Meurger, Bader, Comès, Beyl, Perchicot ; tous les hommes de train : Brocco, le héros de Madison, Berthet, Lorenz, Engel, Lapize, Egg, Crupelandt, Charron, Rousseau, Wirth, Cottrel, Léonard, Germain,

LEON GEORGET SE FAIT RASER

Rester six jours et six nuits à tourner n'exclut pas la coquetterie, et comme les concurrents ne peuvent aller chez le coiffeur, c'est le coiffeur qui vient à eux. Léon Georget ne manquait pas de se faire raser chaque jour.

PETIT-BRETON EN FAMILLE

Lucien Petit-Breton, le héros, avec Brocco, des Six Jours de Paris et des Six Jours de New-York, recevait chaque jour, l'an dernier, la visite de sa femme et de sa fille. Il fera équipe avec Poulain cette année.

BROCCO REÇOIT DES VISITES

Le recordman du monde de l'heure pédestre, Jean Bouin, vient rendre visite à Brocco, dont le courage et l'énergie font toujours merveille dans les épreuves de longue haleine.

PLUS QUE CINQ HEURES!

Marcel Berthet, recordman du monde de l'heure sans entraîneur, indique avec joie au photographe qu'il n'y a plus que cinq heures à tourner. Ah! s'il avait, au moins, un vélo-torpille!

Deruyter, Oliveri et les redoutables Belges Vanhouwaert, Thys, Vandevelde, Depauw, sans oublier les deux populaires Jacquelin et Trousselier.Quant à moi, je serai associé à Poulain et je vous affirme que je ferai l'impossible pour être digne des applaudissements que je recueillis, grâce à la bienveillance du public, l'an dernier à Paris et à New-York. J'espère prouver que je suis toujours aussi bon que jadis et que seule, la malchance m'a empêché, depuis deux ans, de remporter les succès que j'aurais pu ajouter à une carrière qui fut parfois brillante. Je puis en parler sans risquer de paraître prétentieux : c'est, hélas ! du passé, je voudrais que ce fut également de l'avenir. Puissent les Six Jours de Paris me rappeler au bon souvenir d'un public qui me procura tant de joies.

Certes, je ne me hasarderai pas à donner un pronostic. Je laisse ce travail acrobatique à d'autres. Pour ma part, je trouverais oiseux et inutile de chercher un vainqueur parmi les prodigieuses équipes engagées. Laquelle choisir ? Pourquoi? En 144 heures, que d'incidents qui ne peuvent être prévus ! Que de coups de théâtre! Comment choisirais-je Goullet-Grenda plutôt que Fogler-Moran ou Clark-Root ? Pourquoi accorderais-je une préférence à Rutt-Lorenz, plutôt qu'à Dupré-Brocco, à Hourlier-Comès ou à Poulain et moi ? Car j'ai bien l'espoir, avec un équipier comme Poulain, de prendre une part active au sprint final ! Poulain est aussi bon que les meilleurs sprinters, il est peut-être plus endurant, il est habitué aux épreuves de six jours, c'est un tacticien hors ligne; moi je le seconderai du mieux que je pourrai, par conséquent, il n'est pas étonnant que je prenne le départ avec le désir absolu, et non imprudent, de remporter la victoire. Bien entendu, j'ai peur de ne pas voir réaliser mon espérance, mais j'aurai confiance jusqu'au bout.

LA TACTIQUE A EMPLOYER

Je ne voudrais pas avoir l'air de vouloir jouer le rôle de vil courtisan vis-à-vis des organisateurs des Six Jours de Paris, mais je tiens cependant à dire qu'il était impossible d'établir une liste de concurrents mieux comprise. Il y a d'abord les équipes destinées à faire le train les premiers jours, à donner de l'animation à la course par des démarrages nombreux, à accélérer la chute des records. Sans grand espoir pour l'emballage de la fin, les hommes de ces teams, courageux et brillants, se donneront sans compter et nous mettront souvent à l'ouvrage. Puis ce sont les équipes composées d'un coureur de fond et d'un sprinter, équipes parmi lesquelles se trouvera le vainqueur. L'an dernier, certains avaient été handicapés par une mauvaise association: c'est ainsi que le prodigieux Brocco avait été obligé de faire le sprint, parce qu'il était uni à Berthet, c'est ainsi que moi je devais lutter contre Goullet, Dupré et consorts, parce que je faisais équipe avec Léon Georget. Il y avait là une erreur qui ne se reproduira pas cette année.

Deux hommes de fond, c'est parfait, mais à condition qu'ils prennent un tour d'avance et dame ! pour prendre un tour d'avance, il ne faut pas que du fond, il faut de la vitesse : nous tournons ainsi dans un cercle vicieux! Mais si à la rigueur Brocco-Berthet, Léon Georget et moi avions pu gagner un tour sur nos adversaires de 1913, nous ne pouvions rien dans le sprint. Cette année, Dupré pour Brocco, Poulain pour moi défendront les chances de l'équipe au moment de l'ultime effort et cette modification à l'organisation de l'an dernier prouve le désir de plus en plus grand de faire plus sportif et mieux qu'en Amérique.

Les combinaisons ? Il serait difficile d'en avoir. Le public est trop éclairé, trop averti, pour ne pas s'en apercevoir dès qu'elles commenceraient à entrer en action et ce seraient alors des imprécations, des hurlements, qui, j'en suis sûr, mettraient à néant les désirs de ceux qui espèrent obtenir le maximum de résultat avec le minimum d'effort. Ce qui est possible à New-York où les spectateurs ne sont pas très au courant des affaires intérieures de la piste, ne pourrait être réalisé à Paris. Et j'avoue que je suis le premier à en être heureux !

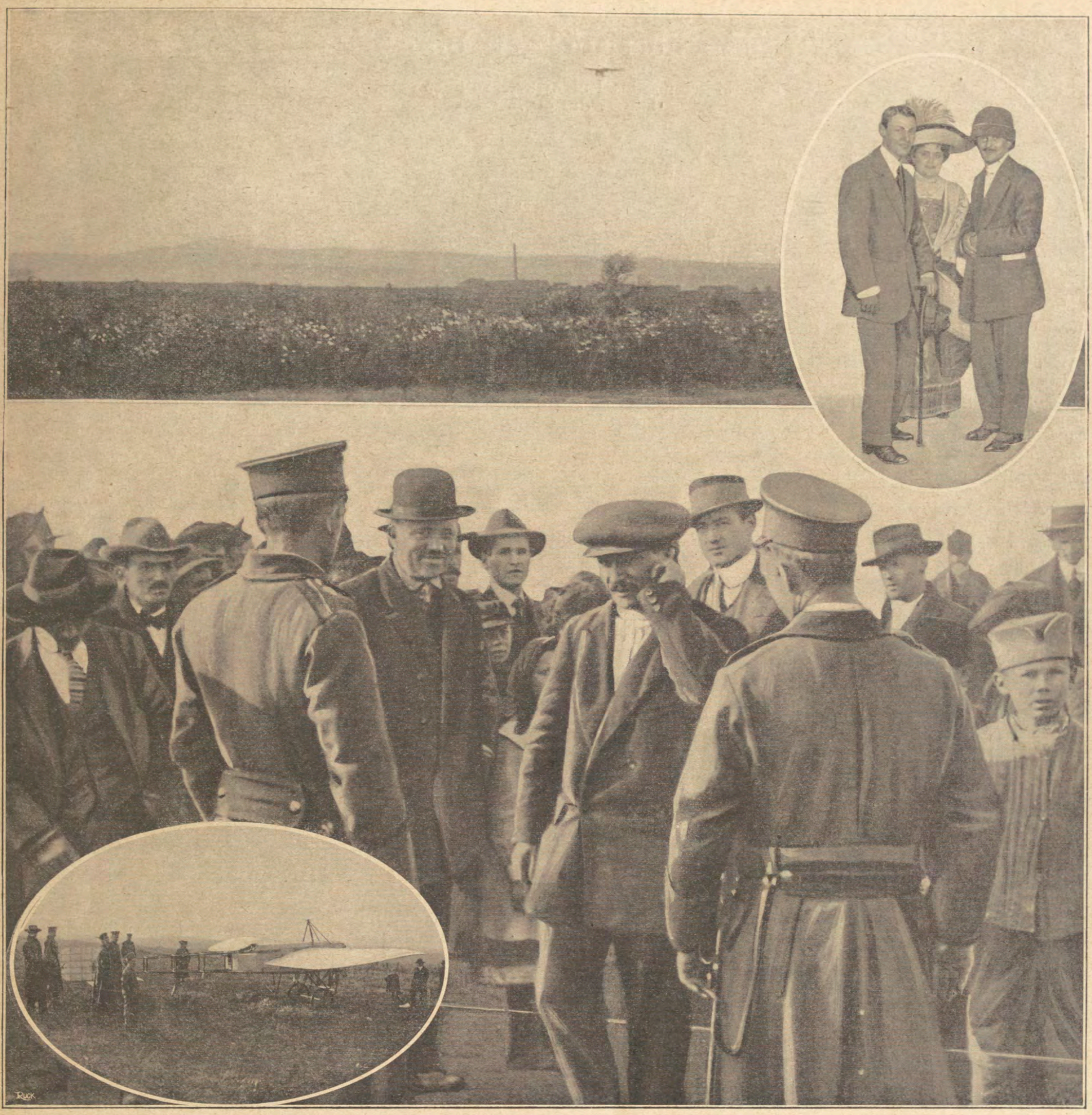
Peut-on prendre un tour d'avance dans une course semblable où chacun est en éveil, où toujours un coureur accepte de sacrifier sa chance pour ramener le peloton ? J'ai l'intime conviction que la chose est possible et, qui plus est, qu'une seule équipe bien homogène peut arriver à doubler tout le lot. Certes, c'est là une besogne particulièrement dure, car elle exige qu'au même moment les deux coureurs se trouvent au maximum de leur forme, alors que la défaillance doit handicaper les concurrents, minute qu'il n'est pas facile de trouver. A Bruxelles, en 1912, cependant, Comès et moi avions réussi à nous attribuer une importante avance de tours. Il est vrai que les concurrents ne pouvaient être comparés à ceux de Paris. Je reste convaincu qu'on peut très bien doubler le lot et je serais étonné que dans l'épreuve imminente l'une des cinq ou six équipes qui s'imposent ne réussît pas cet exploit.

En terminant, je répondrai à une demande qui m'a souvent été adressée par des sportsmen : « Une course de six jours est-elle vraiment fatigante ? » En toute sincérité, non ! Et pourtant nous dormons à peine, nous fournissons une dépense musculaire continuelle, nous nous énervons, nous n'avons nos aises à aucun instant.

Maintes fois des docteurs, émus, sont venus nous étudier. Tous ont été obligés de constater que le sixième jour notre équilibre moral et physique était aussi bon que le premier. A quoi cela tient-il ? Je l'ignore, car je ne suis pas un prince de la science, mais je crois attribuer cette anomalie à ce fait que de multiples petits repos valent un long sommeil, lorsqu'on est poursuivi par une idée fixe qui devient une habitude, qui vous empêche de penser à mille contingences et qui, au fond, finit par être reposante. L'état d'énervement dans lequel on se trouve soutient et donne une résistance que l'on ne soupçonne pas et qui permet d'affronter des fatigues, de supporter des efforts, qu'on ne pourrait accepter en d'autres moments. Ne croyez pas qu'à la suite de l'épreuve, nous allions nous coucher pour dormir tranquillement pendant 24 heures ! Certes non ! La course finie, la vie habituelle reprend comme si rien d'extraordinaire ne s'était passé. Une seule satisfaction : se retrouver en famille et se glisser ensuite dans un vrai lit !

Et maintenant, je vous donne rendez-vous à lundi soir. A partir de cet instant, vous me trouverez toute la semaine nuit et jour, je l'espère, au Palais des Sports ! Et puisse ma course ne point me faire baisser dans votre estime.

LUCIEN PETIT-BRETON.



JULES VÉDRINES EST ALLÉ DE PARIS AU CAIRE

Jules Védrines, le populaire aviateur, vient de prouver une fois de plus sa valeur en réussissant le raid prodigieux de Paris au Caire. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)*Nous donnons des clichés de son passage à Belgrade. — En haut, en médaillon, Jules Védrines et Marc Pourpe, qui viennent de se retrouver au Caire, photographiés après les terribles accidents qui faillirent leur coûter la vie en 1912.*

LE RAID FANTASTIQUE DE JULES VÉDRINES

Jules Védrines vient de donner à nouveau la plus magnifique preuve de son courage et de son énergie. Après sa chute à 200 à l'heure sur des rails de chemin de fer, il y a deux ans, chute qui faillit être fatale, tout le monde prétendit: « Il ne volera plus ! Cet accident va arrêter sa carrière définitivement. » C'était mal connaître Védrines qui, aussitôt guéri, s'élançait à nouveau à la conquête des records de vitesse, gagnait la Coupe Gordon-Bennett et tentait la Coupe Pommery. On commettait l'injustice de ne pas le faire partir dans la dernière Coupe Gordon-Bennett, mais Jules Védrines tenait à sa revanche. Il voulait montrer ce dont il était encore capable et c'est ainsi qu'il vient de réussir le merveilleux voyage Paris-Le Caire, malgré la saison défavorable, sans le moindre aide, sans ravitaillement, sans mécanicien. A lui, revient l'honneur d'être le premier à avoir survolé ce trajet historique par Pragues, Vienne, Sofia, Constantinople, Konia, le Taurus. Il le fit en dix étapes, dont la plus longue, de 740 kilomètres sans escale, comportait la moitié au-dessus de la neige, l'autre au-dessus de la mer. Aussitôt après, Védrines, Bonnier arrivait au Caire, ayant accompli le voyage avec un passager. Puis, le prodigieux Marc Pourpe s'élançait du Caire, sur le Morane-Saulnier de Garros, celui de la traversée de la Méditerranée. Il partait au-dessus du Nil, réussissant un raid merveilleux dans des contrées jusqu'ici inconnues des avions.

Terminons en regrettant la façon dont la Ligue Nationale Aérienne comprend le sport. Tâcher de tracer les routes de l'air est bien, mais il faut songer aux dépenses que nécessitent de semblables raids. Or, la L. N. A. s'attribue toute la gloire, sans débourser quoique ce soit; de plus, elle n'hésite pas à lancer deux, trois et même quatre pilotes sur le même parcours : ce n'est pas ainsi qu'elle s'attirera l'aide des constructeurs et la sympathie des pilotes. Cela s'appelle en d'autres termes "jouer sur le velours " et ce n'est pas là un geste très français ! — J. M.

NOTRE PROCHAIN NUMERO DOUBLE SERA CONSACRÉ A LA BOXE

Notre prochain numéro double paraîtra le 31 janvier. Il sera consacré à *la boxe*, le sport qui a si merveilleusement réussi à enthousiasmer la foule depuis quelques années.

Ce numéro sera digne des précédents. Nous avons tenu, en effet, à faire appel à toutes les gloires du ring pour y collaborer. Il n'est pas un nom connu qui n'y figurera. Les études techniques et anecdotiques seront légion, les photographies nombreuses reproduiront les traits de toutes les gloires passées et présentes du pugilisme.

Nous donnerons prochainement le sommaire complet de ce numéro qui constituera un véritable monument du noble art, mais dès aujourd'hui nous pouvons indiquer quelques-unes des signatures que l'on y trouvera : outre une grande enquête à laquelle ont bien voulu collaborer les littérateurs et les artistes les plus renommés, nous relevons dans la liste des collaborateurs les noms de *Charlemont, Sam Langford, Georges Carpentier, Théodore Vienne, Joe Jeannette, Willie Lewis, Géo Max, François Descamps, Dan Mack Ketricke. Jacques Mortane,* etc..., c'est-à-dire de tous ceux qui ont un nom dans la boxe et qui s'y sont taillé, soit comme pugilistes, soit comme manieurs d'hommes, soit comme compétences, une réputation reconnue et admirée par tous.

Ce numéro double, comme les précédents, sera vendu *1 franc*, et nous espérons qu'il remportera le succès auquel nous avons été habitués par ces sortes d'encyclopédies du sport.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Les temps sont durs...

Certes, ils sont durs, bien durs ! Lorsqu'on pense aux prodiges réalisés par nos aviateurs, et qu'on compare leur rémunération à celle que l'Allemagne accorde à des raids bien moins importants, on reste rêveur ! Vérité en-deçà du Rhin, erreur au-delà ! Richesse au-delà du Rhin, pauvreté en-deçà ! Pauvres pilotes français, qui songe à vous? qui s'occupe de vous ? C'est vous, Jules Védrines qui volez de Paris au Caire, c'est vous, Marc Bonnier qui réussissez le même exploit avec un passager, c'est vous, Marc Pourpe, qui vous élancez avec une belle hardiesse au-dessus du Nil qui ignore les avions ! Quel but vous fait agir ? L'argent ? C'est vieux jeu, personne ne songe plus à payer l'héroïsme chez nous. La gloire? Quelques lignes dans les journaux et c'est tout ! Le moindre voleur d'automobile, le moindre amoureux éconduit qui se venge ont une autre publicité que la vôtre ! Alors, pourquoi ne restez-vous pas tranquillement auprès du feu comme les personnages qui s'imaginent que vous agissez sur leurs ordres ? Parce que vous êtes des Français, simplement. Etre Français, c'est posséder une audace, une hardiesse, un courage, une ténacité que nul autre peuple ne peut faire valoir ! Etre Français, c'est accomplir des prouesses en souriant, c'est dépenser ses économies pour le beau geste, c'est faire ce que vous faites, Védrines, Pourpe et Bonnier ! Oui, vous êtes bien Français et surtout de grands Français. Toute votre gloire rejaillit un peu sur nous, même sur les plus timides d'entre nous et ce sont des hommes comme vous qui font la grandeur d'un peuple !

Oui, mais ce qu'il ne faut pas, c'est que certains s'imaginent que vous agissez grâce à eux ! Vous réussissez, ce sont eux les organisateurs de la victoire ! Vous échouez, ils vous répudient ! Etudier un trajet sur une carte, dans un bureau, n'est pas l'accomplir. Lancer des hommes sur des itinéraires dangereux, n'est pas un acte de courage. Ne pas leur donner d'argent en échange de leurs efforts est mal, les mettre en concurrence est pire ! A bon entendeur, salut...

WHIPPER.

AUTOMOBILE

La question des routes

Messieurs les Ingénieurs, soignez vos dessous.

Il nous faut encore y revenir. La semaine dernière, je m'élevais ici contre les embarras et les obstacles que les Conseils Généraux laissent, sans protester, élever par les Compagnies de chemins de fer et de tramways; aujourd'hui, je veux traiter de la construction de la route elle-même et de son entretien.

Nous avions autrefois, un réseau parfait et envié. Il avait été bien construit et bien entretenu, d'autant mieux que la circulation y était moins intense. Mais le tourisme se développant comme l'on sait, le nombre de kilomètres parcourus a augmenté dans de notables proportions, et l'usure des routes a suivi, proportionnellement, la même marche ascendante; par contre, les sommes affectées à l'entretien, sont restées les mêmes, d'où l'état déplorable dans lequel se trouvent les chemins, jadis si beaux, de France. Mon confrère Miral faisait, ces jours-ci, à ce sujet, une comparaison originale et juste ; dix stoppages coûtent cinquante francs et l'on n'a jamais qu'une culotte raccommodée, alors qu'avec trente francs on peut avoir une excellente culotte neuve. Nos routes ne sont plus que stoppées.

Les stoppages et les raccommodages ne sauraient jamais donner que des résultats sans durée; une plaie nouvelle est bientôt née à côté de la pièce posée, Si l'on ne reprend pas le travail à pied d'œuvre, on ne fait que de la mauvaise besogne.

Il y a eu plusieurs congrès de la route ou de fort beaux discours ont été prononcés, où des rapports très longs et très documentés ont été discutés et approuvés ; des vœux y ont été émis. Autant, hélas, en a emporté le vent. En Angleterre, cependant, des résultats ont été obtenus, parce que des expériences ont été faites. M. Hector Franchomme, l'actif président de l'Automobile Club du Nord, qui a pris part aux séances de ce congrès, nous fait connaître ses impresions au sujet des 28 essais de route différents qui furent soumis aux congressistes. Il a retenu surtout deux systèmes qui lui ont paru excellents, ces procédés n'ayant rien coûté comme entretien depuis leur établissement, et leurs constructeurs s'engageant à les maintenir en état pendant dix ans, moyennant le prix de premier établissement, soit 4 francs le mètre pour l'un et 11 francs pour l'autre.

D'après l'explication que nous donne M. Franchomme, il est aisé de se rendre compte que la valeur de ces routes réside tout entière dans le mode de construction, beaucoup plus que dans les matériaux employés.

On aplanit d'abord la route avec un rouleau de dix tonnes; puis on fait un fond de silex que l'on imbibe, à chaud, de goudron; c'est le sommier, rendu imperméable par le goudron, qui empêchera l'eau de pénétrer dans le sous-sol. Au-dessus de cette couche, on place du sable déshydraté et mélangé également de goudron chaud; on sable et on roule à nouveau. Voilà la route à 4 francs le mètre. Celle dont le prix de revient s'élève à onze francs est construite d'après les mêmes données; seuls les matériaux employés pour le goudronnage sont plus chers, parce qu'on les fait venir de l'Amérique du Sud.

Voilà donc des procédés de construction qui permettent d'obtenir des voies durables et résistantes, dont les essais prolongés ont été couronnés de succès. A quoi cela tient-il? A ce détail dont on ne saurait trop souligner l'importance, l'imperméabilité du sous-sol, qui empêchera, sur la chaussée, la formation de ces poches que nos cantonniers remplissent de cailloux concassés, laissant aux pneumatiques le soin de les écraser. Ce sont les stoppages, remèdes aussi mauvais que le mal lui-même.

La qualité d'une route réside entièrement dans son sous-sol et, puisque nous avons commencé à comparer la route au vêtement, nous ajouterons comme conclusion : Messieurs les Ingénieurs des Ponts et Chaussées soignez vos dessous!

« Il nous faut de l'argent, répondront-ils. » Nous en donnons pourtant assez et sous toutes les formes. Qu'on emploie seulement la moitié des impôts qu'acquittent les automobilistes à la réfection des routes et notre réseau routier retrouvera bien vite son ancienne splendeur.

Et dussé-je me faire honnir par bien des gens que je connais, je dirai que la jouissance de ces routes que nous payons si cher, il faut la faire payer à tous ceux qui en usent, aussi bien les étrangers que nous. Quand nous entrons en Allemagne, nous sommes obligés d'acheter une carte de circulation, quand nous voyageons en Espagne, ce sont des chaînes qui barrent les routes et qui ne se lèvent que moyennant finance. Il n'y a qu'en France où tout, routes, musées, est gratuitement offert au premier venu; et ce premier venu nous pressure autant qu'il le peut, le jour où nous allons chez lui, lui rendre sa visite.

Vous rappelez vous la réponse de Mme Humbert à quelqu'un qui visitait ses espaliers et qui s'extasiait sur la beauté des poires qu'on y cultivait.

— Nous en avons toute l'année comme cela et autant que nous en voulons.

Ne trouvez-vous pas que ce fruit est vraiment commun en France.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Pour les automobiles

La course du kilomètre

Nous avions annoncé que cette épreuve se courrait le 18 janvier sur la route du Parc Agricole d'Achères. Nous avons trouvé une autre route qui, mieux encore que celle-là, se prêtera merveilleusement à la Course du Kilomètre telle qu'elle doit se disputer, c'est-à-dire avec un virage complet en son milieu.

Cette route, pour laquelle nous avons demandé l'autorisation spéciale d'y faire courir, autorisation que nous avons bon espoir d'obtenir, se trouve dans la forêt de Marly. C'est la route Royale. A l'endroit où elle coupe la route qui va de Saint-Nom-la-Bretêche à Saint-Germain, se trouve le Rond Royal qui semble avoir été ménagé spécialement pour y faire tourner des automobiles.

La délivrance de cette autorisation, les mesures à prendre pour l'organisation de l'épreuve et le mauvais temps aussi, nous obligeront peut-être à reculer l'épreuve de huit jours et de la remettre au 25 janvier. Nos lecteurs en seront prévenus en temps utile.

Nous profitons, d'ailleurs, de cette circonstance pour aviser nos lecteurs que notre confrère l'*Aéro* a bien voulu accepter de les tenir quotidiennement au courant de tous les détails qui concerneront nos dimanches sportifs.

Nos rallies automobiles.

Pour compléter nos dimanches sportifs départementaux, nous avons pensé à organiser, dans chacune des villes où nous conduirons nos rallies, quelqu'une de ces épreuves originales qui ont déjà obtenu tant de succès.

A Orléans, nous pensons donner une course de 500 mètres.

A Rouen, c'est une course de côte que l'on disputera, course peu banale, car il s'agit d'une côte de 700 mètres en ligne droite, dont la pente est de 6 p. 100 au départ et de 18 p. 100 à l'arrivée.

Les Rouennais verront du beau sport ce jour-là!

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 29 DÉCEMBRE AU 5 JANVIER 1914

AVIATION

LUNDI 29 DÉCEMBRE. — Le Caire. — Jules Védrines arrive au Caire, il était parti le 20 novembre de Nancy.

MERCREDI 31 DÉCEMBRE. — Le Caire. — L'aviateur Marc Bonnier venant de Beyrouth atterrit au Caire. Il était parti de Villacoublay le mois dernier, avec son mécanicien comme passager.

DIMANCHE 4 JANVIER. — Le Caire. — L'aviateur Marc Pourpe, parti du Caire pour Khartoum, atterrit à Sohag à 500 kilomètres de son point de départ.

BOXE

LUNDI 29 DÉCEMBRE. — Paris. — Demlen bat Kid Harris aux points en 15 rounds.

VENDREDI 2 JANVIER. — Sidney. — Eddie Mac Goorty bat Dane Smith par knock-out, en un round.

CYCLISME

DIMANCHE 4 JANVIER. — Palais des Sports. — *Brassard des motocyclettes* : 1. Péan. — *Prix Farman* (derrière tandems) : 1. Engel, 2. Grenda, 3. Fogler. *Match Hourlier-Clarke* : 1. Clarke, qui gagne une manche et la belle, *Course de demi-fond* (25 kilomètres) : 1. Fossier, 2. Thomas.

FOOTBALL RUGBY

JEUDI 1er JANVIER. — Parc des Princes. — L'équipe d'Irlande bat l'équipe de France par 8 points à 6.

DIMANCHE 4 JANVIER. — Parc des Princes. — Le Royal Navy Collège bat le Stade Français par 24 points à 13. — A Colombes. — Le Sporting Club Universitaire de France et le Stadoceste Tarbais font match nul, chaque équipe ayant marqué 3 points.

FOOTBALL ASSOCIATION

DIMANCHE 4 JANVIER. — Lille. — L'équipe des Lions de France bat l'équipe de la Ligue de Football Association par 3 buts à 0.

HIPPISME

DIMANCHE 4 JANVIER. — Nice. — *Prix de Monte-Carlo* (haies 3.000 mètres, 50.000 francs) : 1. Lord Loris à M. James Hennessy (A. Carter), 2. Zenith II, 3. L'Impétueux. — P. M. : gag. 21 fr. 50 pl. 8 fr. 50, 8 fr. 50, 21 francs.

L'ÉQUIPE D'IRLANDE

L'équipe sélectionnée par l'Irish-Rugby-Union était, à quelques hommes près, la même qui triompha des nôtres l'an dernier, à Cork, par 24 points à 0. Elle était commandée par Lloyd.

L'ÉQUIPE DE FRANCE

De gauche à droite, en haut : Legrain, Arnal, André, Pierrot, de Beyssac, F. Forgues, Lavaud, Sebedio, Poeydebasque, Lubin, Faure;— en bas: Larribau, Lasserre, Bioussa, Lacoste.

UN COUP DE PIED DE DÉGAGEMENT DE BIOUSSA

Les Irlandais ont encore triomphé cette année des nôtres; néanmoins, notre défaite doit être considérée comme très honorable, car chaque équipe marqua deux essais. Sans le prodigieux coup de pied de Lloyd, c'était un match nul.

UNE DIFFICILE VICTOIRE DE L'IRLANDE

PAR JACQUES DEDET

Le premier match international de la saison s'est joué à Paris le 1er janvier. Il a été l'occasion d'une pénible victoire de nos hôtes qui n'ont triomphé que grâce à la réussite d'un coup de pied de but après essai.

L'an dernier, en Irlande, sur le terrain de Cork, les Français avaient donné une mauvaise idée des progrès du Rugby en France et n'avaient pas surtout défendu avec grand courage leur camp sans cesse envahi. Si, dans le premier ordre d'idées ils ne furent guère plus brillants cette année, du moins, montrèrent-ils aux Irlandais, que la défaillance de l'an dernier était passagère, et qu'ils avaient du courage à revendre. Il était important qu'ils rachetassent ainsi, par leur tenue énergique, la noblesse de leurs prédecesseurs.

La première mi-temps fut toute à l'avantage des avants français qui s'assurèrent le ballon en mêlée de façon presque constante, firent jeu égal à la touche, et dépensèrent, dans le jeu ouvert une activité surprenante. Leur grosse faute, à mon avis, fut de ne pas profiter de façon suffisante de l'avantage qu'ils avaient à ce moment et de ne pas avoir marqué un nombre plus élevé de points, malgré leur supériorité presque écrasante. A vrai dire, ils ne tirèrent aucun bénéfice de leur ardeur: précis en défense, où ils se montrèrent énergiques et clairvoyants, en attaque, ils ne surent pas garder le sang-froid et le calme nécessaires pour matérialiser par des essais leur perpétuelle offensive; aussi, celle-ci resta-t-elle admirée de tous jusqu'à la faute ultime ; mais elle fut improductive, inutile donc. Une jolie attaque sur le côté fermé entre Larribau, Bioussa, et Lacoste permit à ce dernier, après une excellente passe de son demi-d'ouverture, de marquer un fort bel essai, très classique. La France compta trois points et, le but étant manqué, la mi-temps se termina sur ce résultat.

Cette avance de la France sur son adversaire n'était certainement pas celle qu'elle aurait dû avoir, si ses équipiers avaient joué avec plus de tête, tout en utilisant la même ardeur, et je le répète, le même courage. Après s'être follement dépensés et avoir déployé une activité débordante, il apparaissait à quelques-uns, que l'avance qu'ils avaient acquise ne supplérait pas au manque de souffle et à la fatigue qui allaient certainement mettre nos avants en état d'infériorité au cours de la seconde mi-temps.

D'aucuns espéraient cependant beaucoup en cette endurance, que l'on disait prodigieuse, des méridionaux qui formaient la majorité des sélectionnés

FRANÇAIS ET IRLANDAIS SE DISPUTENT LE BALLON

Les Irlandais, par leurs dribblings énergiques, forcèrent plusieurs fois les lignes françaises; c'est à la suite de dribblings qu'ils marquèrent deux essais, dont un, transformé en but, leur assura la victoire.

UNE MÊLÉE OUVERTE PRÈS

Sur notre document, Tyrrel, un des plus vieux internationaux d'Irlande, est en possession du ballon; les avants français dépensèrent beaucoup d'activité, mais firent preuve de moins de clairvoyance que les jours précédents; malgré cela, le jeu ne se

LE BALLON SORT A LA FRANCE

Sur notre photographie, Bioussa s'apprête à recevoir le ballon. La France eut l'avantage en mêlée durant la première mi-temps, mais dans la seconde, elle manqua de souffle pour résister aux assauts irlandais. Larribau fit une très belle partie et fut le seul à se coucher sur les dribblings.

UNE

Pendant la seconde mi-temps, leurs adversaires et particulièreplus, ils prouvèrent leur

Dès le début de la seconde mi-temps, sur une longue et mauvaise passe d'un centre irlandais à son arrière, André se saisit du ballon au moment où il rebondit et va marquer le second essai pour notre équipe. Il accomplit là un exploit personnel, presque sans égal, digne de toutes les admirations. Se sentant poursuivi, il n'eut pas, malheureusement, l'audace d'aller porter le ballon au milieu des poteaux ennemis et laissa à faire un but difficile, qui fut manqué de loin.

Malgré les six points d'avance de leurs adversaires, les Irlandais ne perdirent pas confiance et de toute leur âme d'Anglo-saxons tenaces et sûrs d'eux, ils partirent à l'assaut. Devant nos avants fatigués, ils s'assurèrent dans toutes les phases du jeu le contrôle du ballon, et n'utilisèrent celui-ci qu'en le jouant aux pieds; ainsi, ils abandonnèrent les trois-quarts qui avaient fait preuve d'une maladresse insigne, et n'attaquèrent plus que par leurs avants. Ceux-ci établirent à de rares intervalles de petites passes courtes, mais se cantonnèrent surtout dans les dribblings. Devant ceux-ci, qui furent durant toute cette seconde mi-temps menés avec grande rudesse et dureté, nos représentants furent un peu lamentables. Décidés à ne pas adopter la seule façon rationnelle d'arrêter ces attaques aux pieds, ils ne voulurent pas imiter Larribau, et ne se couchèrent pas sur les dribblings. L'habileté dont ils avaient fait preuve dans la première mi-temps ne fut plus; ils cafouillèrent

DES BUTS DE LA FRANCE

ballon. On aperçoit à sa gauche Lloyd, qui s'apprête à continuer l'attaque. Dans le jeu ouvert, poyance que leurs adversaires. Le terrain était très glissant, par suite de la neige des ressentit pas trop de ce handicap désagréable.

LE PREMIER ESSAI FRANÇAIS

Le premier essai de la France fut marqué dans les dix premières minutes de la partie. Bioussa, après une jolie feinte, passa le ballon à Lacoste qui put marquer l'essai dans le coin.

TOUCHE

nos avants furent dominés par nent à la touche. Une fois de manque d'endurance.

L'IRLANDE DÉGAGE SON CAMP

Les coups de pied irlandais furent meilleurs que ceux des Français ; nos adversaires savaient trouver la touche avec précision et Lloyd, en réussissant le premier but, pourtant très difficile, donna la victoire à son équipe. Dans l'ensemble du jeu, le capitaine irlandais fut d'ailleurs le meilleur homme sur le terrain.

souvent ; le hasard qui avait jusqu'ici favorisé leurs coups de pieds à terre les trahit, et dès l'essai d'André, les attaques irlandaises devinrent incessantes, pressantes, impérieuses. Elles furent menées plus rudement que jusqu'alors et devinrent plus dangereuses, du fait que les dribblings furent conduits à grands coups de bottes sur terrain gras, au lieu d'être courts et serrés.

Deux essais récompensèrent la très généreuse ardeur des porteurs du trèfle irlandais, et la réussite du premier but leur assura la victoire, Lloyd fit ainsi, et une fois de plus, gagner son équipe. Ce fut, somme toute, une belle bataille d'avants, assez exempte de beauté, mais passionnante de bout en bout; elle permit à De Beyssac et à Forgues de déployer leur activité et leur science du jeu. Derrière la mêlée, Larribau fut digne de ses parties passées et fut le seul dont la défense sur le ballon fut effective ; il faut ajouter que la défense sur l'homme fut supérieure et permit à Poeydebasque et à Lacoste d'accomplir des prouesses individuelles.

Dans l'ensemble, l'équipe de France me paraît mériter l'admiration raisonnable de tous ; on ne peut lui reprocher que d'avoir joué le jeu de son adversaire, et de ne pas avoir imposé le sien ; l'impossibilité où elle fut de le faire, malgré le désir de son capitaine, montre que le résultat de la partie est assez juste et équitable.

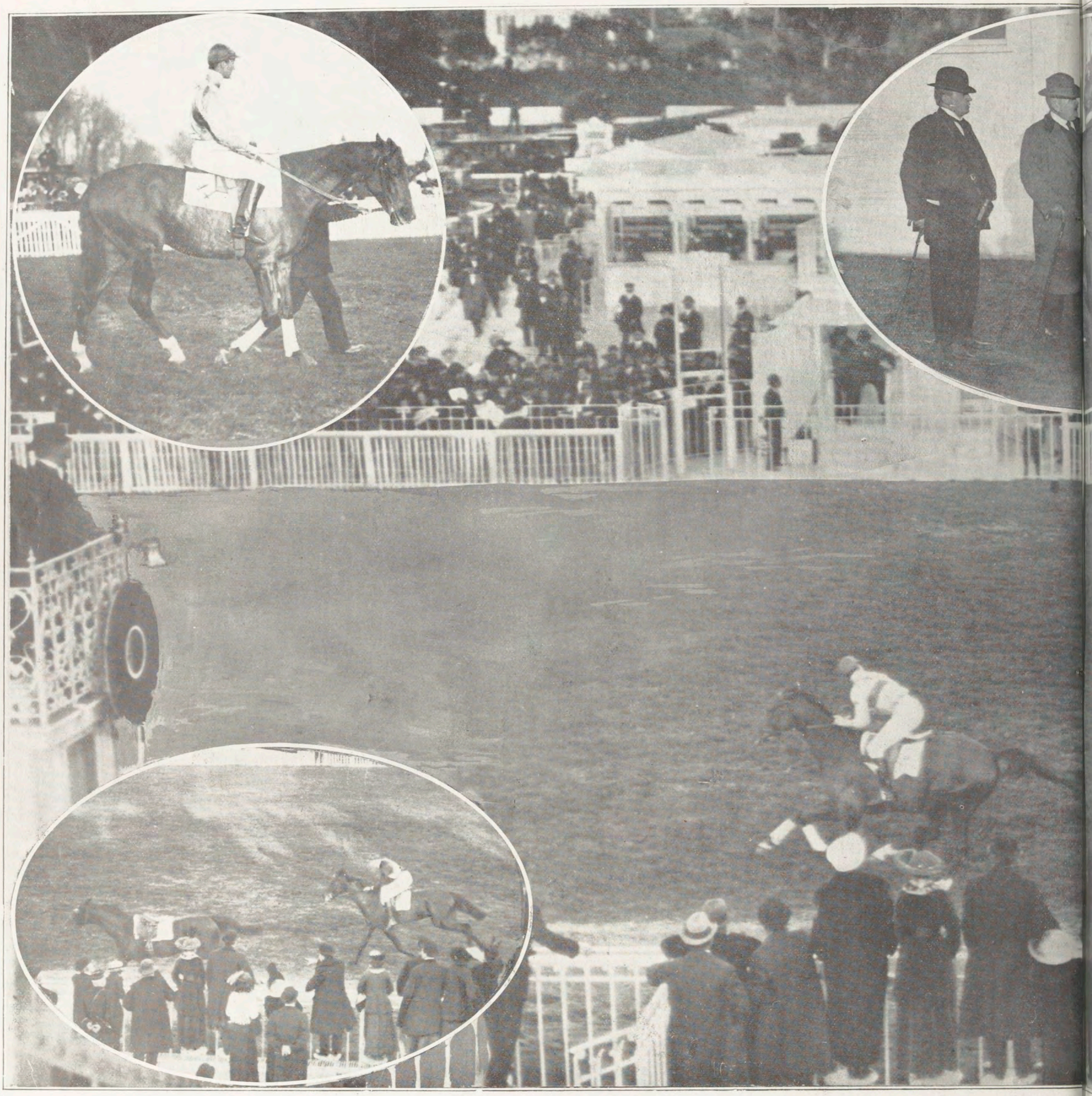
JACQUES DEDET.

UN ASPECT DE LA PISTE PE

Lundi prochain, sera donné au Palais des Sports le départ de la seconde course de Six Jours, organisée à Paris. Jamais encore lot de champions plus remarquable ne fut mis en présence dans une épreuve de cette envergure, et nous pouvons être assurés que, durant toute la durée des Six Jours, les prouesses les plus belles, les exploits les plus brillants seront accomplis par les équipes en présence. Nous donnons la photographie de presque tous les concurrents de la grande épreuve :

NT LES SIX JOURS DE 1913.

Goullet, 2 Grenda, 3 Fogler, 4 Moran, 5 Clark, 6 Root, 7 Hourlier, 8 Comès, 9 Dupré, 10 Brocco, 11 Poulain. 2 Petit-Breton, 13 Rutt, 14 Verri, 15 Crupelandt, 16 Oliveri, 17 Perchicot, 18 Egg, 19 Engel, 20 Meurger, 21 Thys, 2 Charron, 23 Rousseau, 24 Wirth, 25 Beyl, 26 Jacquelin, 27 Berthet, 28 Lapize, 29 Cottrel, 30 Germain, de la Flè-ue, 31 Léonard, 32 Bader, 33 Trousselier, 34 Deruyter, 35 Vanhouvaert. On voit que tous les champions seront aux prises.



L'ARRIVÉE DU PRIX DE MONTE-CARLO

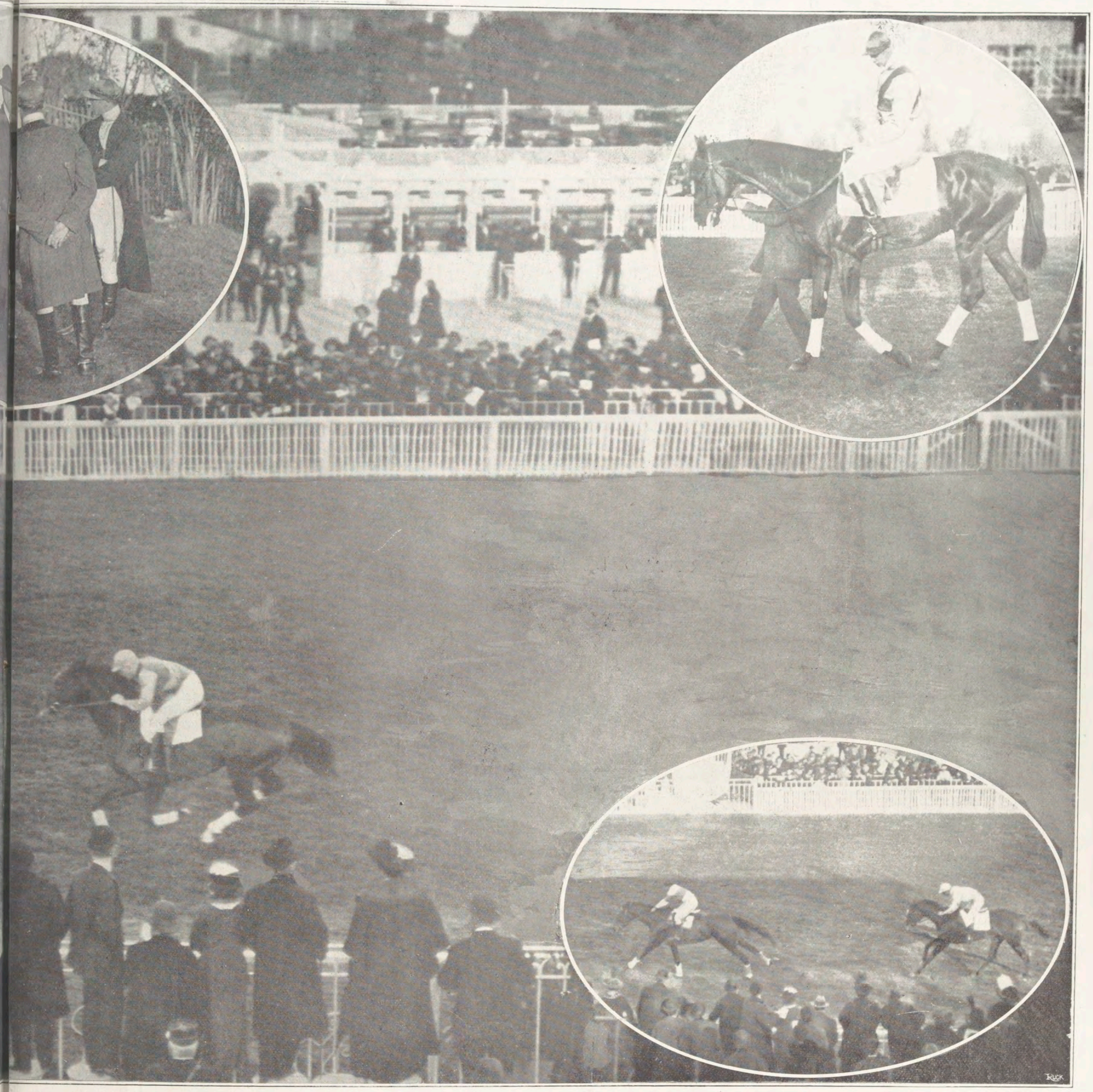
La Société des Courses de Nice donnait dimanche dernier sa première réunion. Le programme comportait le Prix de Monte-Carlo, doté d'un premier prix de 50.000 francs. Dix concurrents se présentèrent dans cette épreuve. L'Impétueux a assuré le train devant Annibal VII, qui précédait lui-même Montmartre. Aux tribunes, Ma Love rejoignait Montmartre et précédait Antonine. Zénith II venait en face, il passait troisième, puis second, derrière l'Impétueux qui menait toujours; après le dernier tournant,

LE MEETING DE NICE — L'ÉCURIE HENNESSY

Sous un ciel uniformément bleu, sur un terrain parfait, Lord Loris, à M. James Hennessy, a remporté la première grande épreuve d'obstacles de la nouvelle année. 1913 s'était terminé, laissant à la casaque vert de mer et orange, la première place de la liste des propriétaires gagnants en obstacles; 1914 s'annonce si bien, et tant d'unités de l'écurie glorieuse semblent appelées à jouer, dans les prochaines épreuves, un important rôle, qu'il est à prévoir que la prochaine saison sera, peut-être, pour les couleurs de M. James Hennessy, plus glorieuse encore.

Cette appréciation ne saurait contrister les fervents de l'écurie Veil-Picard, qui, passagèrement sans aucun doute, connaît quelques défaillances. Nous avons revu en effet, dimanche, un Ultimatum en excellente forme, venu faire un petit tour et sauter, par distraction quelques obstacles. Le gagnant du Grand Steeple-chase pourrait bien être le gagnant du Grand Prix de Nice, qui se dispute dimanche.

Zénith II, confié à Parfrement et chargé, par conséquent, de défendre les intérêts de la casaque cerise et maïs dans le Prix de Monte-Carlo, y fut battu et facilement même. Et il fut battu par un steeple-chaser bien confirmé, que l'on avait vu s'effacer à Auteuil, dans le Prix Callistrate, devant son camarade d'écurie Lutteur III. Et l'on aurait pu croire, tant paraissait définitive sa spécialisation, qu'il manquerait un peu de vitesse dans une course de haies qui promettait d'être sévère. Il n'en fut rien; bien au contraire. Le train soutenu par son compagnon de box, l'Impétueux, le servit à merveille, en permettant à son jockey de le maintenir derrière les leaders, pour venir si rapidement entre les deux derniers obstacles, qu'à la dernière haie, il atteignait Zénith II, que Parfrement avait amené en face, et le réglait, sans lutte peut-on dire. L'Impétueux conservait la troisième place, à une encolure devant Ma Love, qui précédait lui-même Antonine, la révélation de Marseille et Islington



(Photographies de notre envoyé spécial.)

aies, 3.000 mètres, 50.000 francs). — Nice, 4 janvier.

l le rejoignait. Mais Lord Loris venait battre Zénith II, sur le plat, d'une longueur et demie. En médaillon, en haut, à gauche : Lord Loris à M. J. Hennessy (A. Carter); u milieu : M. Hennessy donne ses instructions à ses jockeys, A. Carter et Hawkins; à droite : L'Impétueux, le 3e. En bas à gauche : L'arrivée du Prix de Villefranche, gagné par Phébus. Devant Phébus, on aperçoit Idle, dont le jockey était tombé à la rivière; à droite : Manola II, à l'arrivée du Prix Blondin.

EMPORTE LE GRAND PRIX DE MONTE-CARLO

Green, qui comptait de nombreux partisans, et qui ne figura en somme que très onorablement.

C'est la seconde fois que M. James Hennessy gagne le Prix de Monte-Carlo. Sofa, l'an dernier, y portait en effet, ses couleurs et Carter, comme dimanche avec Lord Loris, y avait fait une course admirable de précision et de sang-froid.

Ma Love a paru en excellente forme et l'écurie Liénart peut concevoir quelques spérances avec ce fils de Saint-Damien, qui fit, au début de la saison de plat 1913, uelques très bonnes courses.

Le prix de la Digue revint à Prince Christian. L'ancien pensionnaire de l'écurie e Mumm, malgré son poids élevé, gagna arrêté. Battre Etrurie et Cosilla ne consti- ue pas une performance extraordinaire, mais les battre sans lutte, en leur rendant 0 et 14 livres, peut laisser croire à une qualité certaine. Champoreau courut plutôt mal; c'est un cheval un peu lourd, auquel il faut sans doute beaucoup de travail et que nous retrouverons à Auteuil, dont les grandes lignes lui conviendront. On ne s'étonnerait pas de lui voir jouer cette année, les Galafron. Et cela, déjà, ne serait pas si mal. L'écurie Liénart remporta le Prix de Villefranche, qui se disputait avant la grande course de haies, avec Phébus.

La journée avait été des plus élégantes, le public nombreux; le temps, nous l'avons dit, superbe; le meeting de Nice a donc admirablement débuté : les jours qui vont suivre seront des plus intéressants et les craintes émises, un moment, sur le manque de chevaux probable, dû à l'importance des inscriptions des trois grandes écuries : Hennessy, Veil-Picard et Liénart, paraissent, dès maintenant vaines. Nous aurons de belles courses, et pleines d'enseignement.

STUART.

L'ARRÊT DE TELEMARK

L'arrêt est tellement rapide que les skis en enfonçant profondément dans la neige la font bouillonner en remous mousseux.

L'ARRÊT DE CHRISTIANIA

Dans le Christiania les patins semblent fendre la neige comme la proue d'un navire semble couper les vagues.

SPORTS D'HIVER : LE SKI

PAR RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE

A part la bicyclette, qu'il rappelle par plus d'un côté, il ne doit pas exister de sport ayant connu une vogue aussi foudroyante, depuis quelques années, que le ski. « Rien ne développe plus la vigueur des muscles, dit Nansen dans son célèbre ouvrage *A travers le Groënland*, rien ne rend le corps plus élastique et plus souple, rien ne donne plus de sang-froid et d'adresse, rien ne fortifie autant la volonté, rien ne tient l'esprit aussi frais et alerte que l'exercice du ski ».

Ne lui doit-on pas déjà la découverte des deux Pôles !

Grâce à lui, la neige, au lieu d'être un obstacle, devient un merveilleux moyen de communication, la route idéale qui s'enroule comme un ruban sous les pieds du skieur.

La glace, bornée dans son étendue, ne saurait assouvir la soif insatiable d'espace ou de liberté que seule peut étancher l'immense plaine de neiges qui n'a point d'horizon. Inaccessible, attirante, la montagne cache ses plus mystérieuses beautés sous une perfide parure de gemmes étincelantes dont l'homme se verrait à jamais écarté, si le ski ne lui permettait d'en fouler victorieusement les épaisseurs amoncelées.

Qui n'a goûté ces sensations de glissades étranges, sans heurt, sans trépidation, sans poussère ? Qui n'a mesuré l'abîme en tremblant et ne s'est senti emporté debout, immobile, en une marche, une course effrénée, glissant comme l'avalanche du haut des montagnes dans le fond des vallées !

Sur les cimes inaccessibles, l'homme victorieusement s'élève. Un instant ébloui, tout petit sous le firmament immense, il contemple le monde étendu à ses pieds. Rien n'arrête le regard : inondée de soleil, l'Alpe toute blanche étincelle à l'entour : ses sommets s'entassent les uns derrière les autres, comme les tentes d'une armée rangée au lointain. En bas, la vallée se cache incertaine sous une légère vapeur, que coupe le fleuve d'un mince fil d'argent. A peine si on y distingue les tristes demeures des hommes, que le silence et la majesté de la nature ont déjà fait oublier !

Bien peu de contrées, en dehors des steppes glacés et monotones des lointains pays du nord, offrent un champ suffisamment varié et approprié aux évolutions des skieurs.

Il faut d'abord une région élevée, à 1.800 ou 2.000 mètres, pour assurer la conservation et l'épaisseur de neige suffisante, d'où soient naturellement exclus les obstacles communs des vallées, tels que les taillis, les forêts, les rochers, les clôtures elles-mêmes, qui constituent pour les skieurs d'insupportables obstacles.

A cette même altitude, où ne sont d'ordinaire qu'escarpements rocheux ou pentes abruptes réservés aux seuls alpinistes durant la saison d'été, il faut rencontrer de grandes étendues, des pentes favorables, des vallonnements faciles, des buts d'excursion nombreux et variés, peu éloignés les uns des autres.

UN SAUT EN SKI A DAVOS

Saut impeccable exécuté du tremplin de Davos. Le skieur semble voler dans l'espace, grâce à sa position stricte et correcte, qui prouve combien il est maître de son art.

Il n'existe dans toute l'Europe centrale, que bien peu de contrées qui, par leur situation géographique et la nature de leur relief soient plus favorisées que Davos à ce point de vue.

La longueur de sa vallée principale, la variété et surtout l'altitude des vallées et des hauts plateaux circonvoisins, les ondulations des massifs, les facilités des cols et des sommets en font un centre de tourisme idéal.

Ce centre lui-même n'est-il pas élevé déjà à 1.550 mètres au-dessus du niveau de la mer ! En quelques minutes, le chemin de fer jusqu'à la station de Wolfgang, le funiculaire jusqu'au sommet de Shatzalp, conduisent à 1.800 mètres, à la limite des grands pins eux-mêmes, au cœur de cette *Engadine* riche en sommets de 3.000 mètres et plus, où les neiges éternelles, amoncelées en épais tapis velouté de plusieurs mètres d'épaisseur, constituent un champ de manœuvre idéal, en quelque sorte illimité, pour les bataillons de skieurs les plus intrépides.

De cette situation naturelle et privilégiée, l'homme, aidant la nature, s'est aussitôt emparé et le ski a connu à Davos, en quelques années, une vogue insensée ! Deux clubs, l'*English Ski-Club*, et le *Ski-Club de Davos*, par leur activité et leur entente, ont très remarquablement organisé et porté dans les concours les plus lointains la renommée des skieurs davosiens.

Chaque jour, des instructeurs de talent, des professionnels renommés du « patin de bois », siégeant à l'air libre en de modernes académies, enseignent à des troupes studieuses d'écoliers, dont le beau sexe n'est point écarté, l'art difficile de la marche, de la montée, de la descente, du demi-tour, du volte-face complet.

Le skieur, « ses classes » terminées, continue son apprentissage, soit par des cours de perfectionnements, soit par de petites excursions d'essai jusqu'à ce que son souffle et son endurance étant suffisamment aguerris pour la montée, son jarret assez sûr, son sang-froid et son audace assez réfléchie pour la descente, sa force suffisamment exercée et entraînée enfin, il puisse se lancer dans des tournées plus importantes.

Suivant son « fond » et son degré progressif d'entraînement, il pourra participer au petit, au moyen, au grand « tour », qui, sous la conduite de guides expérimentés, ornés d'insignes et de décorations suivant leurs performances, et dont une importante corporation est spécialement attachée aux services du club, partent à la conquête des sommets qui entourent au loin la longue val-

TELEMARK SIMULTANÉ DE TROIS SKIEURS

Parmi les exercices du ski les plus difficiles et pour la réussite desquels il faut le plus d'entraînement pour se tenir en forme, on doit citer d'abord les arrêts brusques de Télémark et de Christiania, puis les montées en pas de canard et enfin les sauts du tremplin.

lée de Davos. C'est, en outre, le *Piz Kesch* (3.422 mètres), d'où l'on découvre un panorama splendide, sur les confins de l'Italie, les pics élevés de la *Bernina* et de la *haute Engadine*, par la vallée de la *Sertig*, *Kuhalptal*, la passe de la *Sertig* et la *Kesch-Hutte*, aménagée pour la nuit, par la section davosienne du Club Alpin Suisse.

La Kuhalphorn (3.081 mètres), *le Schwarzhorn* d'où la vue s'étend jusque vers le *Mont Rose* et le *Cervin* à plus de 150 kilomètres (3.150 mètres), avec coucher à l'hospice de *la Fluela Pass*, pour ne citer que les principaux, dans un rayon de 60 à 80 kilomètres au sud et à l'est de Davos.

Aux points plus importants, des « huttes » ont été aménagées pour permettre d'y passer la nuit, de se réfugier en cas de mauvais temps, créant ainsi de nouveaux centres, autour desquels les skieurs peuvent rayonner et élargir encore le champ déjà si vaste de leurs excursions.

En 1906, une vraie maison de refuge, plus importante, fut édifiée par le club à la *Parsenn Furka* (2.270 mètres), à deux heures de la station de Wolfgang, ligne de Davos-Klosters. Elle est construite pour deux étages, un pour les hommes, l'autre pour les femmes et peut abriter une vingtaine de skieurs. Un gardien y est logé en permanence, chargé de la cuisine, de l'entretien de la hutte, du ravitaillement et de la vente des provisions aux touristes qui parfois passent plusieurs jours isolés ainsi, en pleine montagne.

Elle est le point de départ de nombreux « tours » vers les sommets du *Schanfigg* et du *Praëttigau*, de la *Weissfluh* (2.848 mètres), d'où l'on domine les frontières d'Autriche et d'où l'on peut redescendre par Kublis, par Arosa ou même par Coire, et regagner Davos par le train.

Chaque jour, avec une activité incroyable, le club organise les excursions, enregistre le nom et le nombre des partants, le compte rendu de leurs expéditions, publie les renseignements sur les prévisions atmosphériques, l'état de la neige, les versants plus exposés aux avalanches, distribue les cartes, les tracés, encourage l'activité des professeurs et des guides, groupe et dirige les skieurs.

En bande, ceux-ci se rassemblent à Davos, vers les premiers jours de janvier, comme les hirondelles à l'automne, venus de Suisse, d'Allemagne, d'Autriche, d'Angleterre, étudiants en vacances, savants, diplomates, artistes, humbles commerçants, simples campagnards même, riches et pauvres, nobles et roturiers, habitant les plus somptueux « Palaces » ou les plus humbles « Pensions », attirés, nivelés par la même passion, dans le même but, viennent chercher quelques semaines, dans leur exercice préféré, un délassement à leurs fatigues, une récréation à leur travail.

Il faut vraiment avoir vécu cette vie aventureuse de trappeurs canadiens, avoir participé à ces longues expéditions, avoir fait son repas ou son lit dans la neige, avoir campé dans ces cabanes perdues au fond de la montagne, pour en savourer le charme sauvage et imprévu, pour en emporter un inoubliable souvenir. C'est une existence à part, saine et large, indépendante et heureuse, loin du monde, loin de tout, que rien ne saurait rendre, à la conquête passionnante des cimes et de l'espace infini. Certains skieurs partent à l'aurore et rentrent à la tombée de la nuit, et passent des jours et des semaines à excursionner dans les montagnes.

A la file, ils s'en vont, très vite, penchés sur leurs bâtons, dix, quinze à la fois, hommes et femmes, parfois seulement quatre ou cinq, des braves, des aguerris partant pour quelque lointaine et dure expédition.

Tous semblables dans leur sombre tenue norvégienne, si coquette sur la neige blanche: la casquette à rabats, le dolman genre officier et le pantalon long serré aux chevilles sur les « Laupars » par les jarretières brodées et multicolores; un court poignard flottant sur les reins pour couper les attaches en cas de danger pressant; le sac au dos contenant les rechanges et les provisions: égaux encore dans leur démarche souple et aisée de skieurs entraînés, dans leur visage resplendissant de vie et de santé, dans la vigueur et la souplesse de leur attitude.

LE PAS DE CANARD (Clichés Brocherel).

Les montées des raidillons en pas de canard sont très fatigantes, et il faut beaucoup d'entraînement pour les exécuter aisément.

Le calme et le silence des grandes plaines de neige à 2.000 et 3.000 mètres d'altitude, les cirques profonds, bordés de pics étincelants, découpés nets sur le bleu intense du ciel; le soleil éblouissant des hivers de montagne; les panoramas splendides, si mélancoliques ou enthousiasmants, selon les heures du jour, procurent à l'individu une sorte de magnétique apaisement.

Voilà pour le sport vrai et le tourisme sérieux. Mais chaque semaine encore, des courses, des concours de toutes sortes, des coupes (la *Coupe d'argent*, la *Coupe Koch*) sont disputés entre enfants, juniors ou seniors, pour fortifier, par l'émulation des uns et des autres, la pratique du ski à laquelle excelle maintenant la jeunesse davosienne, pépinière de futurs grands skieurs. Profitant des moindres heures de liberté, écoliers et écolières du plus jeune âge se précipitent sur leurs skis ou la pelle en mains construisent d'innombrables tremplins de saut pour leur amusement et leur entraînement en vue d'égaler « les juniors ». En 1902, fut élevé à grands frais, le fameux tremplin de saut de *Bolgenschanze* sur lequel, dès 1908, le Norvégien Harald Smith battait le record du monde de saut en skis par *45 mètres!* qui fut porté à *48 mètres*, en mars 1913 par le norvégien Knudson.

Le patinage peut se pratiquer à Paris ou à Londres, le tobboganing n'est qu'une perpétuelle descente suivie d'une perpétuelle remontée par des chemins connus, seul le ski joint au parfait exercice de la marche et du sport, le charme de la vraie vie de la montagne et de l'alpinisme dont il n'est qu'une branche plus aguerrie en quelque sorte, puisqu'il a vaincu l'hiver et la neige et ouvre un champ indéfini à l'activité des sportsmen!

RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE.

LE SANG NOUVEAU

PAR ANDRÉ LICHTENBERGER

" Le Sang Nouveau " (1), tel est le titre du livre que M. André Lichtenberger, le délicat écrivain, qui aime et pratique le sport, va publier ces jours-ci. Nous sommes heureux au lendemain du match France-Irlande de pouvoir publier l'extrait suivant :

Un coup de sifflet prolongé... On respire. Les visages se détendent. C'est la mi-temps, les dix minutes de repos réglementaire. Treize points pour les Anglais. Zéro pour les Français : tel est le résultat brutal.

Tandis qu'égrenés le long des balustrades, les champions hors d'haleine s'allongent sur le sol, sucent des citrons ou palpent leurs muscles, on discute. Tout compte fait, la performance est honorable, d'autant que le Stade jouait contre vent et soleil. Peut-être, avantagé maintenant, il arrivera à marquer. Mais, important, le sourire ironique, un monsieur à collet de fourrure ricane

— Vous n'avez donc pas compris que les Gallois se ménageaient ? On va voir maintenant ! A quoi bon se faire des illusions ? Les Français sont encore des apprentis. Au surplus, Max n'y entend rien. On l'aura, la leçon complète !

Des murmures s'élevaient, grossirent en un *tollé :*

— Assez ! ferme ta boîte !...

Le fâcheux haussait toujours les épaules, mais baissait le ton. Ravie de le voir réduit au silence, la jeune fille, dont les narines avaient frémi, se penchait vers le vieillard :

— Vous voyez, monsieur, que la manie de se dénigrer est aussi française au football qu'ailleurs.

Avec curiosité elle ajouta :

— Cela vous a-t-il intéressé ?

— Beaucoup.

— C'est vrai, monsieur ? Vous ne vous moquez pas ?

Jean-Jacques Dailliot affirma :

— Cela m'a mieux qu'intéressé.

Le philosophe est sincère.

Des choses éternelles et puissantes l'émeuvent. Ce qui tressaille dans ces jeunes hommes, ce qui les exalte au combat, à l'effort suprême, au sacrifice, c'est le besoin profond de lutter qui fait la grandeur de l'homme ; c'est la convoitise effrénée de la gloire. Ce qu'ils défendent, c'est une patrie, c'est l'étendard national qu'il s'agit de planter sur les forteresses conquises. L'immense frémissement de la multitude assemblée centuple leur furie. D'une seule âme, elle peine, s'acharne, vacille et reprend confiance avec eux. Avidement, les regards de son peuple guettent Max, hors d'haleine, étendu sur le gazon, la culotte maculée et les mains sales. En lui, avec une ferveur anxieuse, elle chérit le Wellington d'une résistance dont l'issue est encore douteuse...

Wellington qui devient Condé...

Que s'est-il passé ? A peine le sifflet de l'arbitre a rouvert les hostilités, la rafale des blanc et rouge déferle sur l'adversaire. Sous la furie inattendue de l'attaque, les grenat hésitent, fléchissent, se disjoignent... Des clameurs font explosion, les chapeaux volent en l'air, les mouchoirs s'agitent...Magnifiquement l'essai est marqué entre les deux poteaux, transformé en but. L'honneur est sauf.

Et avant que l'émoi soit apaisé, il redouble, atteint le délire. Brutalement, le ballon sous le bras, Jean de Vignac se dégage d'une mêlée confuse, secoue deux Gallois accrochés à ses épaules, en bouscule un autre, fonce la tête baissée, fauche l'arrière, qui roule sur le sol, et au milieu de la stupeur générale dépose le ballon de l'autre côté de la ligne fatidique... Un tonnerre d'acclamations crépite le long des palissades :

— Bravo Vignac ! Vive le Stade !

Est-ce la tactique nouvelle prescrite par Max, la fatigue du voyage, le soleil plus bas qui les gêne, le vent qui leur fouette le visage ? Voici que les étrangers qui, tout à l'heure, dominaient si aisément, semblent maintenant incertains, sont réduits à la défensive. Les Français, qui les sentent faiblir, redoublent d'efforts. Avec une promptitude foudroyante, ils multiplient les attaques et les feintes, déplacent le jeu, dirigent des pointes menaçantes qui échouent seulement à quelques mètres des buts ennemis. Deux fois, malgré le désappointement national, des applaudissements rendent hommage à la froide résolution de l'arrière anglais, qui, dégageant le ballon par de longs coups de pied, sauve à la dernière seconde son camp débordé.

Mais la troisième attaque est victorieuse. Humide de terre mouillée et de sueur, le sac de cuir a glissé entre les bras de l'insulaire. Avant qu'il ait eu le temps de le ressaisir, la trombe des blanc et rouge est sur lui, lui passe sur le corps... Voici l'essai qu'un coup de pied magistral transforme en but. Cette fois, un seul hurlement unit la foule tout entière, la soulève dans un commun délire. L'exploit invraisemblable, fantastique, est réalisé. Non seulement ce n'est pas l'écrasement, non seulement l'honneur est sauf, mais les adversaires sont à points égaux. A points égaux ? Furtif, un espoir — qui hier eût paru fou — gonfle les cœurs. Les lèvres qui s'interpellent, bégayent un peu. Il est des regards que l'émotion voile.

Plus âpre, la bataille a repris et de nouveau reflue vers les buts français. Qui sait si inconsciemment, se croyant sûrs de la victoire, les Gallois un moment, n'ont pas laissé fléchir leurs muscles et leur volonté ? Stimulés par le danger, ils se ressaisissent dans un assaut plus dense. Pareille à la tortue des guerriers antiques, leur masse disciplinée renverse durement sous son poids, engloutit voracement tout ce qu'elle rencontre. Plusieurs visages sont ensanglantés. Il y a un coup de sifflet. Les combattants se relèvent et se séparent. Un blanc et rouge demeure étendu sur l'herbe, sans mouvement. Jean-Jacques tressaille :

— Ce n'est pas Max ?

Non, ce n'est pas Max. On le distingue qui se penche sur le blessé et l'évente, tandis que sur les bras, deux autres camarades exécutent des tractions... Un soupir de soulagement soulève les poitrines. Au milieu des applaudissements, l'invalide s'est remis debout, regagne son poste.

Et le combat se renoue, farouche. En vain, l'arbitre multiplie les avertissements, les pénalités, les remises en jeu : autour du ballon convoité, tout de suite se refont l'entassement des dos et des torses, l'enchevêtrement des bras et des jambes fortement chaussées.

Touché durement au genou, un joueur français est obligé de s'éloigner en boitant. Trois minutes après, il est rejoint, sur la ligne de touche, par un Gallois dont le nez tuméfié saigne comme une fontaine. Quatorze contre quatorze. On s'empoigne derechef. Est-ce le match nul ? Cinq minutes en décideront.

Hélas !...

Débordant leurs adversaires, la phalange des avant gallois chasse devant elle à petits coups de pied précis le ballon ovale et, dans un « dribbling » irréprochable, progresse lestement vers le camp français. En vain, de toutes parts, les blanc et rouge refluent vers le drapeau menacé, essayent d'opposer une digue à l'invasion. La meute grenat est maintenant à dix mètres des buts, à cinq. Héroïque, Jean de Vignac s'effondre au milieu des talons qui le martèlent. Il y a au-dessus de son corps un grouillement innommable... Mais voici que de la masse convulsive, l'œuf de cuir jaillit, roule à deux mètres. Jones l'a cueilli, fait un crochet, repart à toute vitesse. C'est le désastre !

Non !... Durement plaqué, il roule sur lui-même, laisse échapper l'outre. Max l'a empoignée, franchit d'un bond prodigieux la ligne galloise et, pareil à un lévrier, file le long de la ligne de touche.

— Max ! Max ! hardi, Max !

D'une seule âme, son peuple haletant s'efforce avec lui.

— Hardi Max !

En vain, sur ses talons, la poursuite est échevelée. Avec rapidité, les buts ennemis se rapprochent.

— Hardi, Max !

Mais, un moment rompu, le rempart mobile des Gallois est reformé. Concentrés sur leur camp menacé, quatre maillots grenat épient l'envahisseur, se rabattent pour l'envelopper. Max feinte, repart, échappe au premier. Déjà la meute est sur lui, l'empoigne. Tant bien que mal, d'un effort suprême, désespéré, il se débarrasse de son fardeau avant de s'effondrer...

Et c'est ici qu'intervient le hasard, maître suprême des combats. Commettant la seule faute de la journée, Gresham, l'impeccable demi, manque le ballon. Pierre Jarrouy, lancé à toute vitesse, le cueille au passage, évite l'arrière et, dans une pointe irrésistible, va marquer l'essai à l'angle extrême de la ligne anglaise... C'est la victoire.

Demain, la presse sportive répandra la glorieuse nouvelle sur toute la surface du territoire national et jusque de l'autre côté de la Manche. Pour la première fois sur le continent, les Gallois ont trouvé leurs maîtres. Bayac-Stade s'est définitivement placé au premier rang des équipes françaises.

Comme à un signal donné, de tous les côtés de l'enceinte, les palissades de bois craquent sous la poussée de la foule. Dans un délire, à travers les brèches, elle se précipite avec un immense bourdonnement vers les vainqueurs. La pelouse est couverte d'un grouillement de fourmis. Dix mille poitrines hurlent à la fois :

— Vive le Stade ! Vive Max !

La jeune fille tourne vers le vieillard son visage lumineux d'orgueil, un peu crispé :

— Vous les entendez ?

Jean-Jacques Dailliot fait signe que oui. En vain essayerait-il de dissimuler l'émoi que lui cause cette victoire nationale, qui est une victoire de son propre sang. Dans une vision impérieuse, il en mesure la splendeur éthique. Ce qu'acclame ce peuple, ce n'est point un divertissement brutal et puéril : c'est l'affirmation de son énergie, le triomphe de la volonté humaine, plus belle que la beauté, et plus féconde que l'intelligence. Ainsi, les contemporains de Phidias et de Platon demeuraient dignes d'eux-mêmes en faisant couronner de roses et de lauriers, par la main des vierges, les athlètes divins, vainqueurs à Olympie.

ANDRÉ LICHTENBERGER.

(1) Librairie Plon-Nourrit et Cie.

VOULEZ-VOUS GAGNER UNE AUTOMOBILE ?

Si oui, prenez part à notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 francs de prix.

Ce concours, extrêmement simple, est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chx, Doriot-Flandrin-Parant.

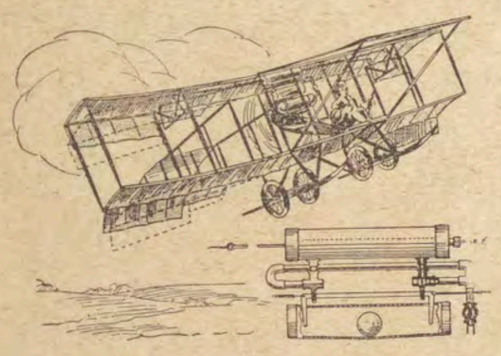
Voir page III des feuilles de garde le douzième bon. Nous tenons à la disposition de nos lecteurs qui veulent participer au Grand Concours du Champion, les numéros contenant les onze bons précédents, moyennant la somme de 7 fr. 25.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE

STABILISATEUR AUTOMATIQUE. — La stabilisation automatique est fort à la mode et les inventeurs ont là un merveilleux sujet de recherches. Il faut cependant reconnaître que la plupart des projets présentés révèlent une connaissance fort imparfaite des phénomènes aériens.

Le stabilisateur dont il va être question est de ceux-là. Il procède d'une méthode un peu simpliste et se rapproche beaucoup du stabilisateur électrique par tout ou rien, décrit précédemment dans ces colonnes.

Il se compose d'un tube métallique dont la génératrice inférieure est très légèrement courbe et dans lequel peut osciller librement une bille d'acier. Vers chacune des extrémités de ce tube, se



En haut, les ailerons obéissant à l'action du stabilisateur, en bas : la coupe du stabilisateur automatique.

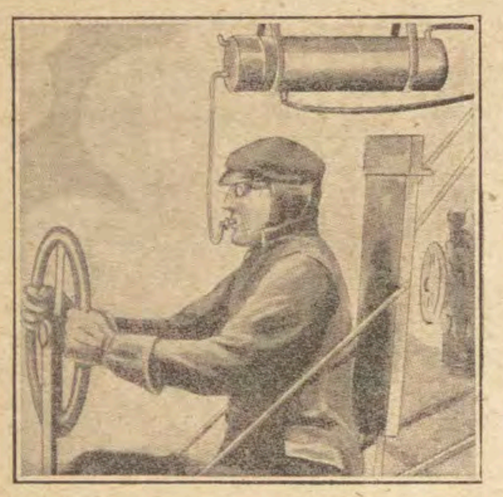
trouve un butoir que la bille vient frapper selon que l'aéroplane penche d'un côté ou de l'autre. Ces deux butoirs sont solidaires d'une tringle, et cette tringle actionne elle-même, inversement, deux robinets, c'est-à-dire qu'elle ferme l'un quand elle ouvre l'autre. Or, ces robinets mettent en communication un compresseur d'air avec un tiroir à double effet, et selon que tel robinet est ouvert, le piston entraîne les tringles de manœuvre d'un côté ou de l'autre, amenant ainsi la correction d'équilibre nécessaire.

Le système est applicable dans les deux sens et le pilote peut à volonté commander l'inclinaison du tube à bille.

Bien que très imparfait, cet appareil est supérieur au stabilisateur électrique en ce que l'admission d'air dans le tiroir est proportionnelle à la pente de l'aéroplane.

Mais en France (car ce dispositif est américain) nous avons beaucoup mieux. Les Moreau et les Doutre sont plus près de la vérité.

BIBERON POUR AVIATEURS. — On est aux petits soins, en Amérique, pour les aviateurs. C'est ainsi qu'un inventeur a imaginé une sorte de biberon destiné à fournir aux pilotes des ali-



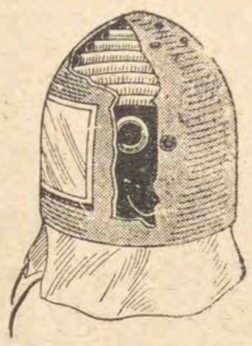
Une manière originale de se restaurer en l'air, sans lâcher son gouvernail.

ments liquides ou des boissons réconfortantes.

Le plus intéressant du système est que le récipient, contenant le liquide comestible, est monté dans un petit réservoir intercalé sur la circulation d'eau du moteur, de telle sorte que, dans les grands raids et par la saison froide, le pilote est toujours assuré de pouvoir se réchauffer tout en maniant son gouvernail. L'idée était intéressante à noter.

CASQUE POUR AVIATEUR. — D'Angleterre, nous vient l'invention d'un casque pour aviateur, destiné à garantir celui-ci non seulement contre les chocs, mais encore contre les intempéries.

Il est formé d'une enveloppe qui peut être en laine ou en feutre, prolongée vers le bas par une courte pèlerine destinée à garantir le col.



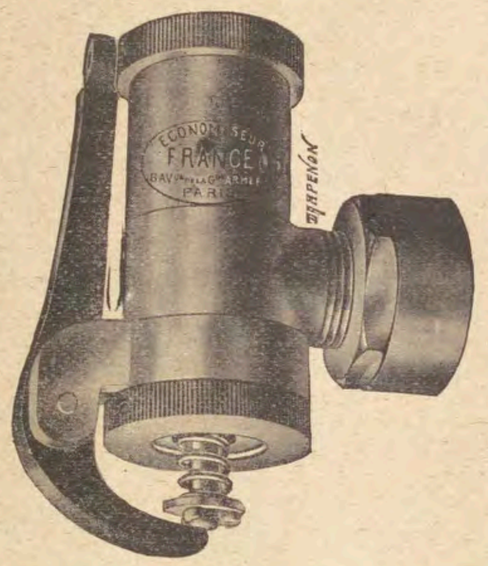
Un nouveau casque pour aviateur.

L'avant est muni d'une large fenêtre en émaillite, chacun des côtés porte une ventouse à tamis pour la ventilation et permettre l'audition des bruits extérieurs; enfin, le sommet, du front à la nuque, est garni de chambres pneumatiques indépendantes. Des orifices prévus à la partie supérieure assurent le renouvellement de l'air.

L'ensemble est plus pratique que joli et cette dernière considération, pour nos élégants pilotes surtout, n'est pas sans valeur.

L'ÉCONOMISEUR D'ESSENCE « FRANCE ». — Cet intéressant appareil diminue la consommation de 15 à 40 o/o et augmente la puissance du moteur. Il facilite le départ et permet l'emploi du benzol. Il se place facilement sur toutes les voitures sans toucher au carburateur ni au moteur.

Il augmente le rendement du moteur.



L'économiseur "France" qui permet d'utiliser indifféremment l'essence ou le benzol.

Cette augmentation est due à trois causes principales :

1° A la meilleure carburation obtenue;

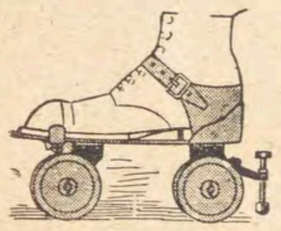
2° Au remplissage plus complet de la cylindrée. En effet, si l'on place l'économiseur « France » le plus près possible des soupapes d'aspiration l'air arrive dans la cylindrée sans être raréfié par un long parcours dans la tuyauterie.

3e Au mélange plus homogène obtenu par le brassage de l'air pur et de l'air carburé dans les chicanes du mélangeur.

L'économiseur « France » permet d'utiliser indifféremment l'essence ou le benzol comme carburant. Il suffit pour cela d'augmenter le débit de l'air.

FREIN POUR PATIN A ROULETTES. — Les fervents du roller skating savent de combien de chutes s'accompagnent les débuts. Or, un petit système vient d'être inventé pour y remédier et remplir en même temps l'office de frein.

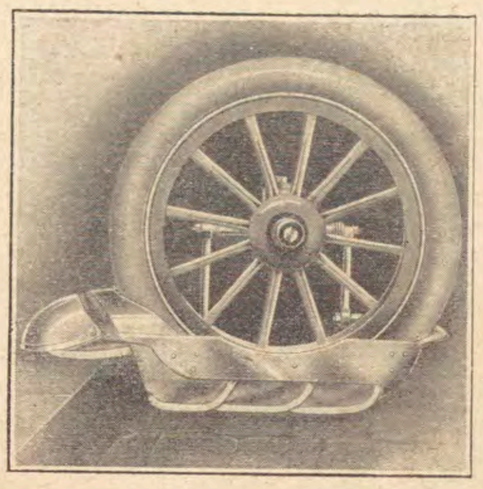
Il se compose d'une tige rigide fixée d'une part au patin et portant, d'autre part, un œil dans quoi est engagée une tige filetée. Cette tige filetée comporte vers le bas une sorte de capsule garnie de caoutchouc et à l'autre extrémité une tête molletée et un cache-écrou. Ce dispositif permet de régler la hauteur de la partie caoutchoutée du frein de façon telle qu'elle vienne en contact avec le sol dès que le patin sur quoi elle est montée prend une inclinaison dangereuse vers l'arrière, ou simplement que le patineur veut ralentir l'allure.



Pour les débutants du roller skating.

L'élasticité prévue du système suffit à empêcher un arrêt trop brusque.

UN PARE-BOUE PRATIQUE. — Ce nouveau pare-boue dû à M. W. Steinkellner, assure une protection efficace contre les projections aussi bien latérales

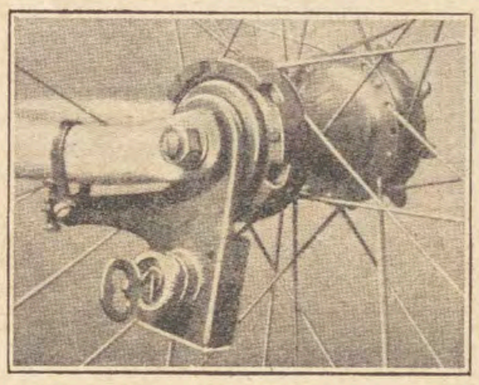


Le pare-boue articulé Steinkellner

que tangentielles, de la boue, au passage dans les flaques.

Ce pare boue, qui peut se monter sur toutes les voitures sans mesure préalable, est constitué par différentes pièces qui peuvent se relever et s'écarter devant un obstacle résistant, tout en revenant ensuite automatiquement en place.

VERROUILLAGE POUR CYCLES. — La plupart des systèmes employés jusqu'ici pour prévenir le vol des bicyclettes étaient ou encombrants, comme



Dispositif empêchant le vol d'une bicyclette

la chaîne cadenassée ou risquaient d'endommager le rayonnage, comme les leviers articulés venant bloquer les rayons.

Le verrouillage, ici présenté, ne présente aucun de ces inconvénients. Il se compose d'une bague à encoches fixée solidement sur le moyeu et dans les encoches de quoi un pène vient se loger, immobilisant ainsi la roue sans risquer de l'endommager.

Le montage en est facile, l'efficacité est certaine. Mais, c'est encore une invention étrangère qui n'est pas dans le commerce en France

BICYCLETTE MUE PAR LE POIDS DU CYCLISTE. — On pourrait penser, d'après le titre ci-dessus, à une plaisanterie. On se tromperait, car ce système de cycle, plutôt fantaisiste, existe réellement, mais en Amérique, où le bizarre même est « the greatest in the world! »

Que l'on se figure une bicyclette ordinaire, mais dont la selle est montée sur une tige à crémaillère retenue par un puissant ressort réglable selon le poids du cycliste. Cette crémaillère engrène sur une roue dentée qui en entraîne une seconde, montée à rochet sur le côté gauche du moyeu arrière.

Le fonctionnement est le suivant : le ressort ramène la selle au point haut lorsque le cycliste se hausse sur les pédales. Le poids du corps retombant sur la selle fait descendre la crémaillère qui entraîne la roue, puis la chaîne et enfin le pignon à roue libre.

L'usage de ce moteur (?) auxiliaire est naturellement facultatif, la selle peut être bloquée à volonté.

Nous doutons fort que ce système soit bien pratique. En tous cas, nous ne voyons guère nos élégantes cyclistes faire un tour au Bois en se livrant à l'exercice décrit plus haut.

Quel accès de fou rire!

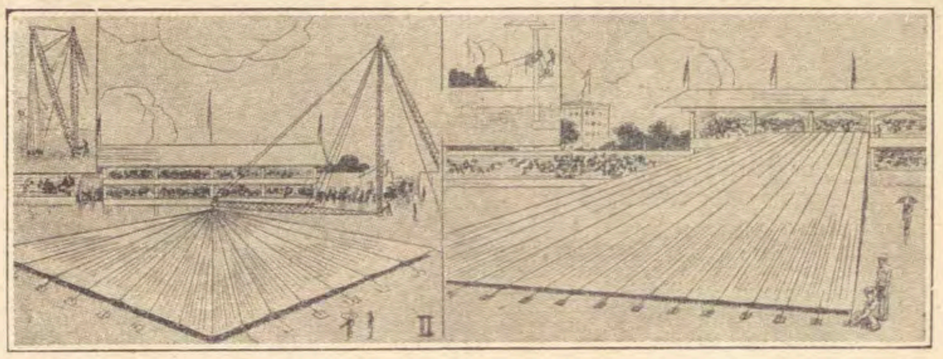
POUR LES RECORDS DE LENTEUR — Il est assez curieux, au moment où l'on ne parle que vitesse, de mettre en parallèle avec les racers des Prévost des Duray, des Tissandier, un véhicule automobile dont la vitesse normale atteint tout juste 8 kilomètres à

Un fauteuil roulant électrique.

l'heure. Ajoutons immédiatement qu'il est destiné à transporter des malades ou des enfants dans des parcs et jardins. Il est formé d'un châssis en tubes carrossé en osier. A l'avant, sous le coffrage, est placée une batterie électrique alimentant un moteur électrique de 3/8 de ch. monté sous les sièges. Le moteur est commandé à la pédale. La direction s'opère par barre.

POUR ABRITER LES TERRAINS DE JEUX. — Deux inventeurs de Saint-Louis (U. S. A.) ont imaginé et breveté différents systèmes de couvertures mobiles pour terrains de jeux.

Dans l'un de ces systèmes, la toile, naturellement imperméable et robuste, est attachée d'une part à des crochets ou piquets fixés dans le sol, et, d'autre part, reliée par des pattes d'oie et des câbles à des tambours qui tendent l'ensemble. Dans un second système, la toile est à l'ordinaire suspendue à une sorte de mât de charge en acier. En cas de mauvais temps, le bras mobile, mû par des moufles et palans, s'abaisse vers le centre du terrain et la toile est fixée dans



Deux dispositifs employés en Amérique pour protéger de la pluie, les terrains de sport.

des crochets ou piquets fixés au sol. Le bras est ensuite relevé pour provoquer la tension de la toile qui forme une immense pyramide ou un cône démesuré.

La manœuvre peut être effectuée au moyen de moteurs électriques ou à explosions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

Un lecteur de Cuba. — Demander le catalogue à la maison Doriot-Flandrin-Parant, 167, boulevard Saint-Denis, Courbevoie.

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire, avant le soir, plusieurs voies ferrées de l'Alsace Lorraine.

Saint Bris vient de se livrer à la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, mais son réservoir d'essence, traversé par une balle, le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Guidé par le garde forestier alsacien Muller, il est introduit au château de Bœrenwald auprès du comte de Tichémont, Alsacien annexé et resté Français de cœur.

Saint-Bris trouve de l'essence au garage du château, mais avant de repartir, il s'en va, en compagnie de Hans Muller, faire sauter la ligne de chemin de fer de Bitche, puis il reprend son vol vers la France ; il assiste, du haut des airs, à la bataille de Nancy ; il atterrit dans un champ et interroge un blessé.

— Où étiez-vous ce matin ?

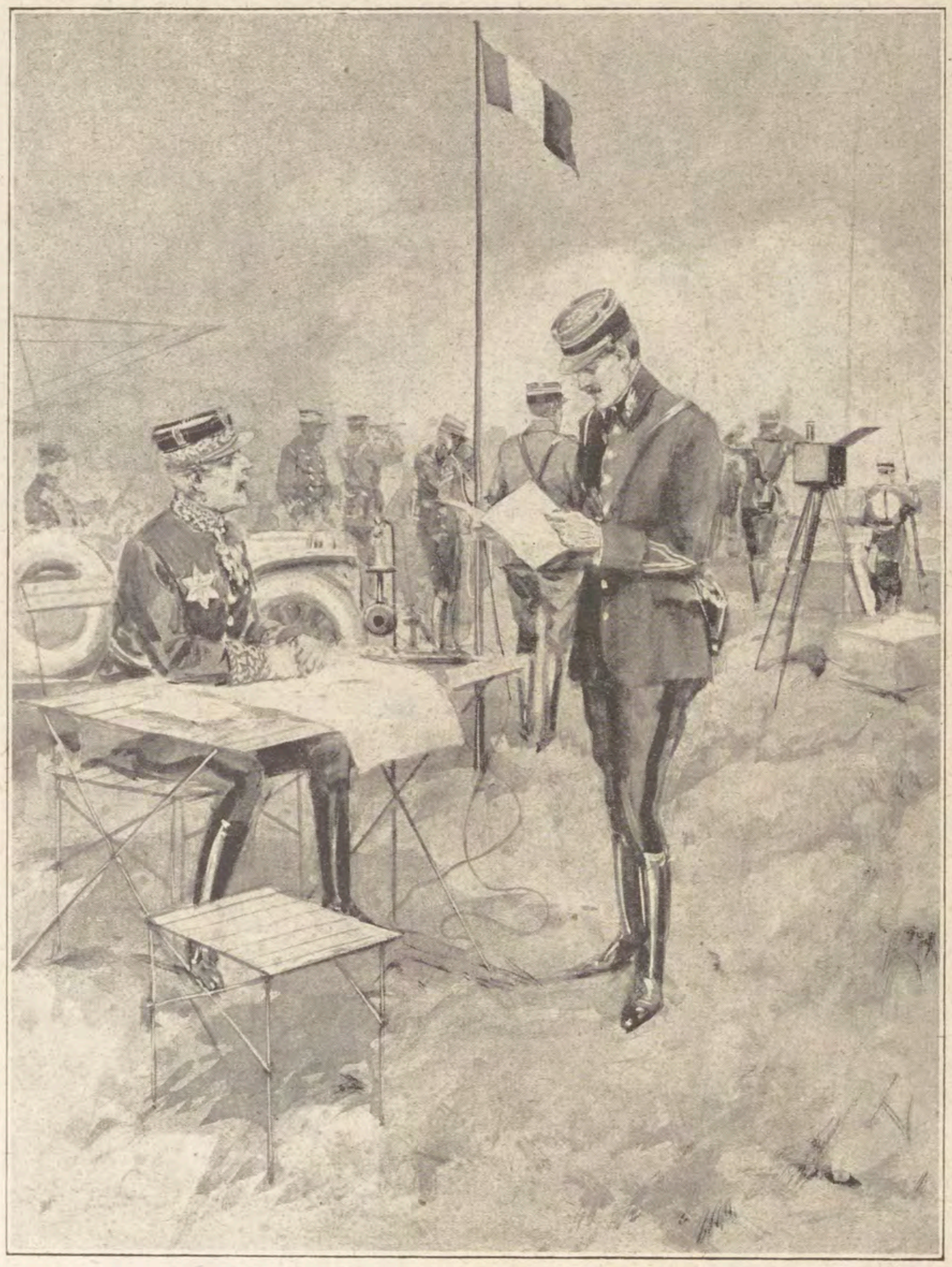
— Dans le bois de Bezange, mon lieutenant. Depuis 5 heures nous nous battons...

Nous sommes partis à minuit de Nancy avec le bataillon ; ma compagnie a été détachée en avant sur la lisière qui regarde Arracourt. Défense de faire du feu, de fumer, de parler, rapport aux Allemands qui étaient tout près. Nous avons attendu là pendant trois heures.

Et il s'en faisait un raffût du côté de la Seille et des Prussiens. On aurait dit qu'ils étaient à quelques pas de nous. Dans la nuit, on entendait le roulement des voitures, le bruit de l'artillerie, de l'infanterie qui marchait sur les routes, des chiens qui aboyaient. On aurait dit une mer qui montait vers nous. Le lieutenant près de nous, à voix basse nous disait : « Ne bougez pas. Ils croient nous surprendre... »

— A quelle heure avez-vous été attaqué ?

— Au petit jour, mon lieutenant... Dès que le brouillard s'est levé, voilà que nous voyons devant nous, à deux kilomètres, des paquets noirs de Prussiens ; ils s'avançaient en masse à travers champs et il y en avait...et il y en avait... Il en débouchait de partout, de Bezange, de Juvrecourt, d'Arracourt... Ils montaient vers nous, qui étions cachés dans les bois... J'avoue que j'ai eu un peu le trac à ce moment, en voyant ces masses noires. Il nous tardait de tirer, de nous jeter sur eux à la baïonnette. Mais le lieutenant disait : « Cachez-vous. Attendez le signal de « commencez le feu. » » Et, aplati, derrière les arbres on attendait, le cœur un peu serré. Mais à 800 mètres, quelle pétarade ! Toute la section, toute la compagnie qui tirait et puis d'autres encore dans les bois... et puis le canon qui s'était mis de la partie... C'était un beau chahut ! Allez ! On ne s'entendait plus. De temps en temps, le sergent courbé en deux passait en gueulant : « Visez bien ; trop haut. Ménagez vos coups. » Surpris, les Allemands s'étaient vite arrêtés pour répondre et tirer. Et devant moi, c'était une série de points rouges qui apparaissaient et disparaissaient dans les bois d'en face et les balles sifflaient à nos oreilles. Dame ! les premières fois... on saluait un peu, on faisait le gros dos. Mais après, on s'était vite habitué, il pleuvait des balles et des branches cassées ! Nos fusils échauffés nous brûlaient les mains.



Derrière nous, sur le terrain, deux aéroplanes viennent atterrir ; ils apportent les renseignements précis sur le combat.

— Quand avez-vous été blessé, mon brave ?

— A l'attaque à la baïonnette, il y a une heure, mon lieutenant. Oui, quand j'ai entendu le « cessez le feu » des clairons, je me suis dit : « Ça va barder. » Tout d'un coup, mon officier qui était couché derrière nous, s'est levé tout droit en criant : « En avant à la baïonnette, chargez ! » Le pauvre bougre, quelques pas plus loin, il était fauché par une balle en plein front. Alors on s'est mis à courir sur les Allemands, en hurlant comme des démons et ils f... le camp les Prussiens, en nous voyant Ah ! mon lieutenant, si vous aviez vu cela !

— Je vous ai tous vus, mon ami... de là haut. Vous avez été superbes, comme de vieux guerriers !

— Oh ! on a fait son devoir, mon lieutenant. A la sonnerie du « rassemblement », je me suis aperçu que je boitais et que j'avais le bras engourdi. Jusque-là, rien. Mais le capitaine m'a fait évacuer sur l'ambulance. Oh ! ce sera peu de chose... deux balles allemandes, ce n'est pas bien méchant !

— Allons, allons. Voulez-vous un peu vous taire, ronchonne le major. Si vous ne restez pas tranquille, je vous envoie à l'hôpital.

— Voyez-vous, mon cher, continue-t-il en s'adressant à moi, je viens de soigner plus de cent blessés revenant du feu. Ils n'ont qu'une idée : guérir pour retourner se battre. Ah ! quels gaillards !

. . . . . .

Une compagnie passe devant l'ambulance. Le capitaine a reconnu le drapeau de Genève, un commandement bref : « Portez armes, présentez armes ! » La troupe défile, alignée, rendant les honneurs, tandis que les officiers saluent d'un geste large, les premiers blessés de la guerre.

— 9 *heures matin, Sorbéville, cote* 274.

Je reprends mon vol après avoir été immobilisé près d'une heure sur le terrain de Champenoux et me dirige vers le clocher de Sorbeville, indiqué comme point de direction. Pendant quelques minutes, je décris des voltes autour du village, cherchant la cote 274. Ah ! à droite du bois, voici des tracteurs, des automobiles, des cavaliers. Les allées et venues sont nombreuses. Ce doit être l'Etat-major du général Servance, commandant le 20e corps. D'ailleurs, plus de doute : un peu en arrière du groupe de cavaliers, une grande flèche blanche s'étale sur le sol, elle indique un terrain d'atterrissage repéré. C'est là. Je descends.

. . . . . .

Le 307 vient de se poser doucement sur le sol roulant du terrain d'atterrissage. Des mécaniciens s'empressent. Je saute hors du capot. Mon cœur bat très fort.

Je demande à un maréchal de logis, chef d'escorte :

— Où est le général ?

— Là haut, mon lieutenant, près du fanion tricolore.

Au milieu du groupe d'officiers d'état-major, des plantons, des estafettes, des cyclistes et des sapeurs téléphonistes agenouillés auprès de leurs appareils de campagne, la haute taille du général Servance domine et se détache sur la crête. La lorgnette à la main, il regarde dans la direction de Château-Salins.

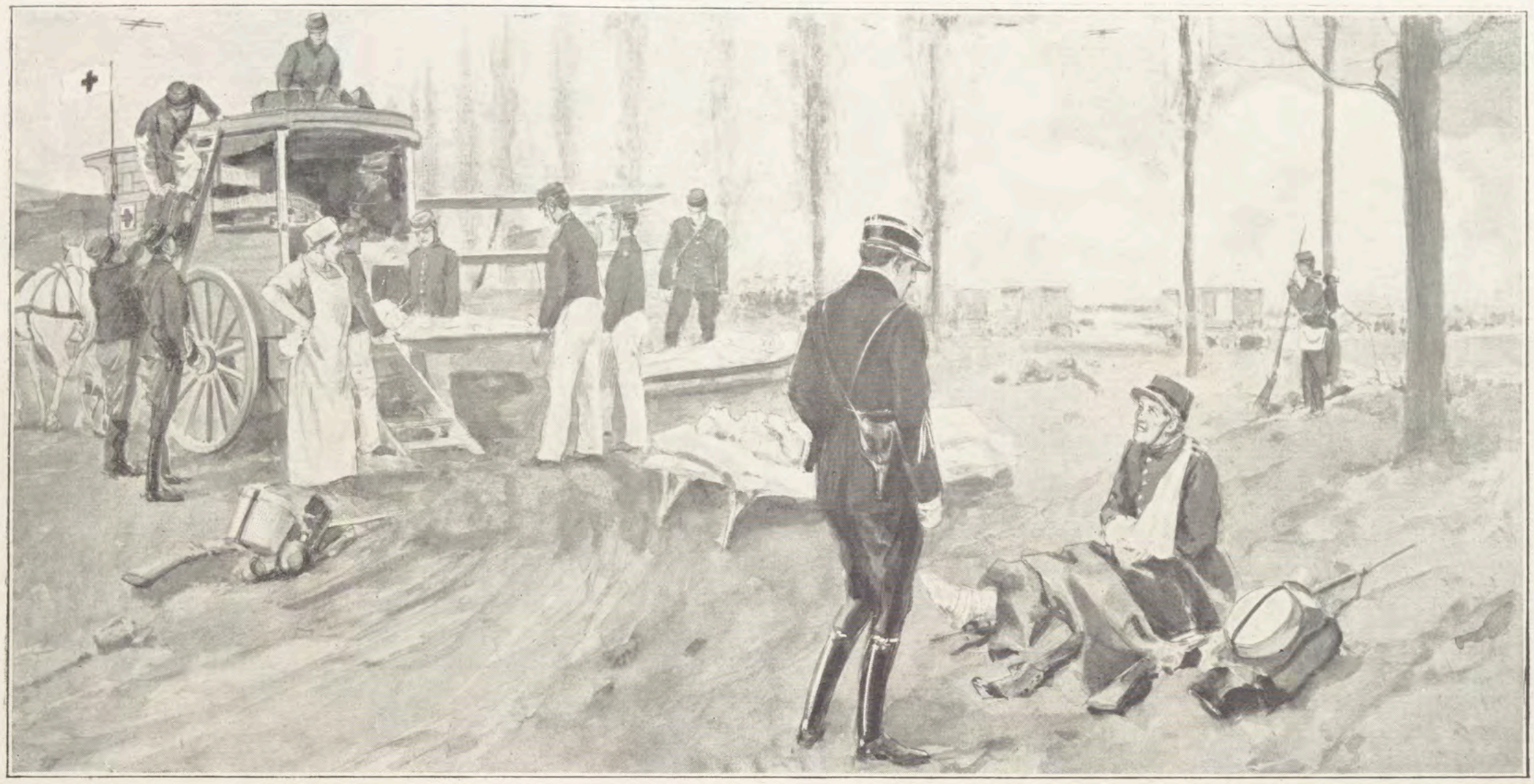
J'entends sa voix énergique disant :

— Il est 9 heures. La brigade de Neufchâteau doit déboucher sur Bouxières. La partie est à nous, messieurs. Mais pourquoi diable la défense allemande faiblit-elle si vite sur Chambrey et Vic, il n'y a donc plus personne derrière le 21e corps ?

— Ah ! voici un aviateur... il va nous renseigner.

Raide, à la fois ému et fier, je salue en faisant claquer mes talons. Dans ma précipitation j'ai oublié d'enlever mon casque et mes lunettes.

(1) Voir les nos 788 et suivants.



— Quand avez-vous été blessé mon brave ? — A l'attaque à la baïonnette, il y a une heure mon lieutenant, à la sonnerie du " rassemblement " je me suis aperçu que je boitais et que j'avais le bras engourdi.....

Le général ne me reconnaît pas.

A voix haute, j'articule :

— Lieutenant Saint-Bris, commandant avion 307, retour mission confidentielle sur l'Alsace.

Je crois qu'un obus allemand éclatant en plein groupe n'aurait pas plus surpris le général.

— Saint-Bris... ! vous ici... ! mais c'est impossible ! Je vous croyais mort... ! Le dernier renseignement était de Wassigny qui vous avait lâché à 5 h. 30 à Saarbourg...

Voyons, Saint-Bris, d'où diable arrivez-vous ce matin ?

— De Haguenau, Basse-Alsace, mon général.

— De Haguenau ! et où avez-vous donc passé la nuit ?

— Dans la forêt de Waldeck, au Nord-Est de Philipsbourg, dans le Hardt.

Le général est de plus en plus stupéfait, il n'a pas reçu mon premier pigeon voyageur lancé de Rodalben.

— Et votre mission, Saint-Bris ?

— Accomplie de point en point, mon général... La gare d'Hombourg bombarbée hier au soir à 6 h. 30. Le tunnel de Rodalben obstrué à 7 heures. La ligne de Bitche détruite ce matin à 5 heures !

— Vous avez fait cela Saint-Bris ? Tout seul ?

— Oui, mon général, aidé de mon mécanicien et d'Alsaciens !

— Ah, Saint-Bris, vous êtes un brave, venez que je vous embrasse. !

Et le général me tend les bras. Je suis plus ému à cette minute que sous le pont de Philipsbourg.

— Alors, continua-t-il, je comprends tout. Je comprends le ralentissement de l'attaque. Je comprends pourquoi mes reconnaissances d'avion du matin ne signalent rien, passé Saint-Avold et Bensdorf. Les communications sont coupées avec l'A'sace.

Et se tournant vers son état-major, vers les officiers de liaison de ses différents corps, la voix forte dominant le bruit de la fusillade et du canon :

— Alors, messieurs, attaque à fond partout...

Les réserves de la 21e brigade pousseront jusqu'à la Seille sur la route de Château-Salins...

Logerot, téléphonez au commandant de la 39e division de détacher un bataillon sur le flanc à Blis-sur-Seille, en liaison avec la 11e division.

C'est bien compris, messieurs, attaque à fond : il faut en finir.

Vous Saint-Bris, restez à côté de moi... après avoir été à la peine, soyez à l'honneur !

. . . . . .

Aux côtés du grand chef, je regarde se dérouler la fin de la bataille. Là-bas vers le Nord vers les crêtes dénudées du Mont-Amance la canonnade fait toujours rage. La 39e division, cramponnée dans les bois de la Faulx, tient toujours. Mais les renforts arrivent de Frouard, on les voit très distinctement à l'œil nu grimper les pentes raides de Bouxières-aux-Chênes, c'est le salut de ce côté-là.

Vers Château-Salins, l'offensive de la 11e division est toujours endiablée ; le combat est mené à fond selon les ordres du général. Partout la ligne allemande fléchit : foudroyés par les batteries de Moncel et de Sorbéville, les bataillons prussiens tournoient et reculent vers la Seille, le mouvement de retraite de la 59e brigade allemande se prononce de plus en plus.

Le général regarde sa montre. Je l'entends qui murmure :

— Si la brigade de cavalerie demandée à Marbache arrive avant midi, c'est la déroute !

Derrière nous, sur le terrain, deux aéroplanes viennent d'atterrir, ils apportent des renseignements précis sur le combat de la Faulx. Sur notre gauche, des officiers d'état-major partent au galop portant ses ordres : des plantons, des cyclistes, se croisent. Les « allôs » du téléphone de campagne retentissent de tous côtés. Au-dessus de nous, à 1.200 mètres, les monoplans d'artillerie continuent toujours leur observation en cercle et dans le fond du ciel, dans la direction de Saint-Avold, les avions d'une escadrille se portent à l'attaque d'un Zeppelin, tournant autour de leur proie. Anxieux, je suis le combat aérien. Je vois, le cœur serré, deux points noirs qui chutent vertigineusement vers le sol, deux avions fusillés, blessés à mort. Mais au-dessus du dirigeable je vois nettement une flamme courte qui s'élève.

— Regardez, dit le général, qui observe lui aussi à la lorgnette, l'angoissant drame aérien. Regardez, Saint-Bris, *ils* payent pour l'escadrille de Nancy !

Ah ! je voudrais être là, à ma place de combat, je serais moins angoissé qu'ici au sol, spectateur impuissant... Atteint par les grenades incendiaires de l'escadrille, la grande carcasse du Zeppelin explose dans les airs et, tel un bolide, il descend à toute vitesse dans le ciel bleu, laissant derrière lui une traînée de fumée noire... Sur le sol, des flammes ont jailli au loin du côté d'Hannocourt. C'est la forêt à son tour qui prend feu sous les débris.

. . . . . ,

En bas du mamelon, à quelques mètres de nous, les réserves de la 21e brigade, continuent à passer, allant au feu. En reconnaissant la haute stature du général sur la crête, d'eux-mêmes, les chefs de bataillons et de compagnie, ont commandé : « Pas cadencé... Portez arme ! » Superbes, alignées comme à la parade, les troupes du 20e corps défilent, rendant ainsi un hommage spontané à celui dont l'allant endiablé et la science militaire nous donnaient, à cette minute, la victoire !

4 heures soir, quartier général du 20e corps.

La victoire ?... nous l'avons, et chèrement achetée !

En ces notes rapides griffonnées entre deux vols, au hasard de la campagne, je ne puis que bien faiblement décrire toutes les visions de ce champ de bataille de Nancy.

Dans un enchevêtrement de souvenirs, je revois en cette journée les charges héroïques des dragons de Lunéville vers Juvrecourt et Vic-sur-Seille, les premières files de prisonniers du 21e corps allemand, les convois douloureux de blessés, et les sanglantes lignes de feu de Moncel et de Bezange, encore marquées par l'alignement des cadavres du 79e français, hâché sous les obus allemands.

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.

(Illustrations de Nemecek.)

MOUSSE DE MER

Mousse de Mer, à M. Edmond Blanc, est une fille d'Ajax. Elle a remporté l'Omnium des deux ans.

LE GRAND PRESSIGNY

Ce fils de Saint-Bris et Grace Gumberst, imbattable en arrière-saison, a gagné le Grand Criterium.

LES NOUVEAUX TROIS ANS

PAR RENÉ RIONDET

Nous avons montré, l'autre jour, comment, par une règle inflexible, tous les chevaux prennent leur âge au 1er janvier de chaque année.

Parmi ceux que cette loi vient d'atteindre au début de 1914, il n'y a qu'une catégorie susceptible de nous intéresser: celle des nouveaux trois ans.

En effet, les générations plus jeunes ne sont pas encore en état de paraître sur le champ de courses: elles ne préoccupent que les propriétaires, les entraîneurs ou les éleveurs.

Les générations plus âgées ne retiennent déjà plus notre attention; leurs représentants sont, à tort ou à raison, classés et catalogués dans notre esprit. Qu'il se produise parfois chez elles des transformations inattendues, rien de plus vrai; mais les exemples en sont rares.

Au contraire, les récents trois ans nous offrent un champ d'études particulièrement attrayant; l'examen de leurs titres nous séduit, car nous trouvons dans ce sujet une part d'inconnu qui, piquant notre curiosité, s'adresse à notre imagination et une part de connu qui, rassemblant nos souvenirs, fait appel à notre raisonnement.

Le connu, ce sont les performers, qui, l'an dernier, ont paru sur les hippodromes assez souvent pour qu'on puisse les apprécier, soit d'après leur qualité, soit d'après leur conformation.

L'inconnu, ce sont les inédits, des chevaux qui ont très peu couru et surtout, pour ceux que nous avons déja rangés parmi le connu, les changements qui se produisent si souvent entre la seconde et la troisième année.

Le classement que fournissent les épreuves de deux ans est essentiellement provisoire. Il intervient, en effet, à une époque où le cheval est encore sous l'influence du travail de la nature: travail de croissance et de formation. Il tranche le plus souvent une question de précocité, entre des animaux qu'il est impossible de comparer les uns aux autres, parce que leur degré de développement diffère d'une façon trop sensible.

Bref, on ne peut y voir qu'une indication générale et imprécise. Il serait toutefois aussi exagéré de la repousser sans examen que de l'admettre sans réserves.

Les exemples ne nous manqueraient pas si nous voulions prouver que les cracks ont souvent affirmé dès leur deuxième année, leur suprématie sur leurs contemporains.

Mais les cracks sont rares; et, ce qui se produit le plus généralement, c'est que les performers sérieux fournissent des preuves de leur qualité à tout moment de leur carrière.

Avant d'aborder l'examen des titres des nouveaux trois ans, nous allons jeter un rapide coup d'œil sur la leçon la plus récente du passé. Autrement dit, nous allons examiner la concordance que l'on peut établir, entre la carrière de deux ans et la carrière de trois ans, de la génération mise en vue par les courses de l'an dernier.

A la clôture de la saison 1912, voici quels étaient, dans l'ordre, les deux ans ayant gagné plus de 20.000 francs:

1	Marka	77.075 fr.	9	Eupatoria	36.500 fr.
2	Gloster	71.950 —	10	Sans le Sou	31.100 —
3	Ecouen	55.200 —	11	Fidelio	26.230 —
4	Dagor	52.200 —	12	Amadou	25.090 —
5	Pirpiriol	45.495 —	13	Marozia	24.725 —
6	Coupesarte	42 715 —	14	Nestor III	22.293 —
7	Blarney	42.270 —	15	Sunflower	22.150 —
8	Baldaquin	38.025 —			

Envisageons maintenant la façon dont se sont comportés ces jeunes vainqueurs au cours de leur troisième année. Nous devons d'abord mettre à part deux chevaux que des incidents plus ou moins graves ont rendu indisponibles et qui n'ont pas reparu en 1913; ce sont Sans le Sou et Sunflower.

Il y en a ensuite sept, qui se sont montrés bien indignes de la réputation acquise par les performances du début de leur carrière.

Ce sont: Marka, qui n'a remporté qu'une modeste course sur 1.400 mètres à Saint-Cloud;

Gloster, dont la seule victoire fut acquise à Saint-Cloud dans un handicap sous le poids de 51 kilos;

Pirpiriol, qui a battu un lot très modeste sur les 1.900 mètres du prix Prestige à Maisons-Laffitte;

Coupesarte, qui, après s'être adjugé dans un joli style le prix La Rochette a reparu trois fois sans figurer;

Eupatoria, qui a gagné seulement le prix de l'Elevage à Marseille;

Marozia, qui a couru nombre de fois pour un petit succès sur 1.200 mètres à Maisons-Laffitte;

Nestor III enfin, qui n'a même pas pu décrocher, malgré ses efforts répétés, une épreuve de consolation.

Il nous reste donc six performers, qui, à trois ans, ont accentué ou maintenu la supériorité dont ils avaient fait preuve à deux ans.

Ce sont, par ordre de mérite: Dagor, le héros de la Poule d'Essai des Poulains et du prix du Jockey Club;

Ecouen, le vainqueur du prix Daru et du prix Lupin;

Blarney, le gagnant du Biennal et du prix Eugène Adam;

Baldaquin, qui a collectionné nombre de succès et s'est placé second dans le prix du Jockey Club;

Amadou, qui serait en bien meilleur rang s'il n'était tombé boiteux dans le prix du Président de la République;

Et Fidelio, qui a retrouvé sa vraie forme en fin d'année.

Si nous considérons maintenant les autres vainqueurs classiques de 1913, nous verrons que Brûleur, le héros du Grand Prix de Paris et du Royal Oak, et Père Marquette, le gagnant du prix Hocquart, n'avaient pas paru en public à l'âge de deux ans; que Moïa, la première du prix de Diane, n'avait couru à cet âge qu'une seule fois sans figurer: que Nimbus, le triomphateur du prix du Conseil municipal, et Banshee, la gagnante de la Poule d'Essai, ne comptaient chacun, pour tout bagage, qu'un succès honorable à deux ans.

Nous venons de vérifier ainsi, par l'exemple le plus récent, ce que nous affirmions au début de cette chronique, à savoir que les bonnes performances fournies par les jeunes chevaux doivent être acceptées sous bénéfice d'inventaire: car, pour les uns, elles sont uniquement le résultat d'un développement précoce; pour les autres, elles doivent être regardées comme l'indice d'une qualité certaine.

L'élément qui permet de s'y reconnaître le plus facilement, parmi ces données fragiles, est celui qui est fourni par l'examen de l'ascendance; c'est selon ce principe que nous passerons en revue dans notre prochaine chronique les probabilités de succès des jeunes champions de l'an dernier: Mousse de mer, le Grand Pressigny, Guerroyante et quelques autres.

RENÉ RIONDET.

UNE VICTOIRE DE GUERROYANTE

Guerroyante, à M. Edmond Blanc, a remporté le 22e Prix Biennal de Maisons-Laffitte.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

La Table des Matières du second semestre 1913 de la Vie au Grand Air *est parue; nous la ferons parvenir gratuitement aux abonnés qui nous la demanderont. Nous la tenons également à la disposition de nos lecteurs, moyennant 0 fr. 25.*

Le Gérant: Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.